



Cecilia Portela Martínez

LAS "ILHAS" DE PORTO: UN ANÁLISIS SOCIO-MORFO-TIPOLOGICO

MARÇO 2016

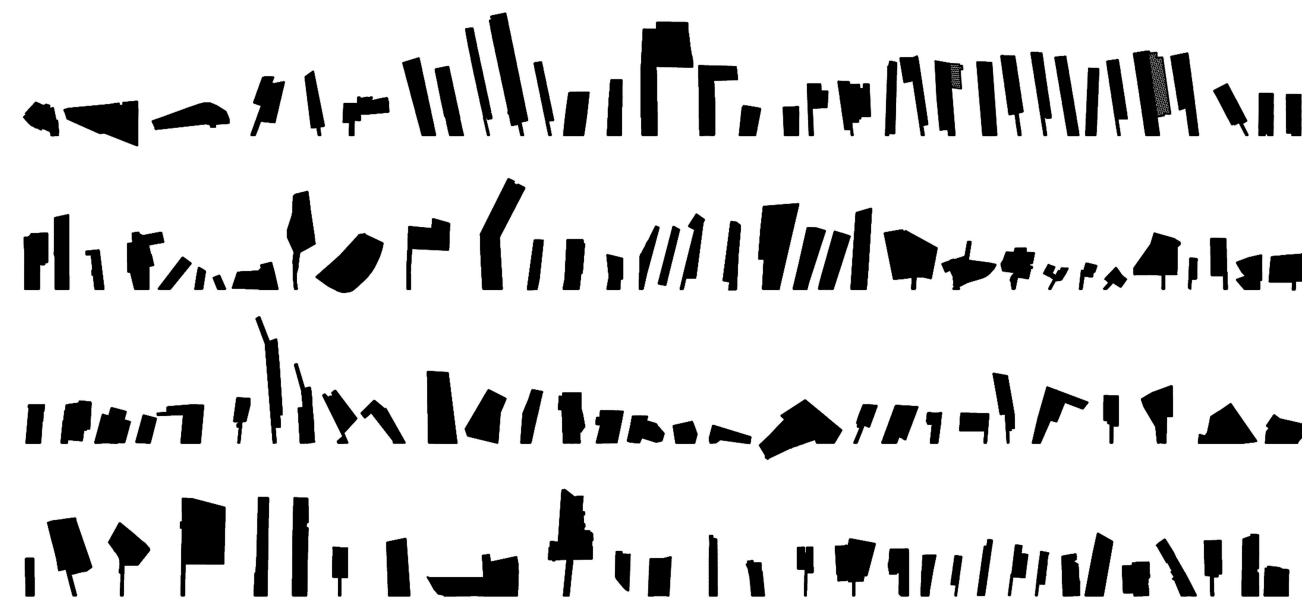
escola superior  gallaecia

MESTRADO INTEGRADO EM
ARQUITETURA E URBANISMO

LAS "ILHAS" DE PORTO UN ANÁLISIS SOCIO-MORFO-TIPOLOGICO

Cecilia Portela Martínez

Vila Nova de Cerveira, Março 2016



escola superior  gallaecia

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO
VILA NOVA DE CERVEIRA, MARÇO 2016

escola superior  gallaecia.

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LAS “ILHAS” DE PORTO
UN ANÁLISIS SOCIO-MORFO-TIPOLOGICO

Cecilia Portela Martínez

Vila Nova de Cerveira, Março 2016.



MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LAS “ILHAS” DE PORTO
UN ANÁLISIS SOCIO-MORFO-TIPOLÓGICO

Cecilia Portela Martínez
ORIENTADOR: Prof. Doutor David Leite Viana
COORIENTADOR: Prof. Doutora Maria Goreti Ferreira de Sousa

Vila Nova de Cerveira, Março 2016.

PREÁMBULO

El presente trabajo ha sido realizado para la obtención del título de Mestre en Arquitectura y Urbanismo, de la Escola Superior Gallaecia. Ha sido desarrollado en la unidad curricular A50 Proyecto Disertación. La investigación fue realizada por la estudiante Cecilia Portela Martínez, con número de estudiante 594-09, bajo la orientación del Prof. Doctor David Leite Viana y la coorientación de la Prof. Doctora Maria Goreti Ferreira de Sousa, durante el segundo semestre del curso 2013/2014 y el primer semestre del curso 2015/2016.

La investigación aborda el conocimiento de las “*ilhas*” de Oporto, como objeto relevante en la transformación urbana portuense, con el fin de responder a los objetivos planteados, así como realizar una contribución al conocimiento y mostrar una versión diferente, más humanizada, de estas tipologías del habitar de la ciudad.

AGRADECIMIENTOS

A mis Profesores, Prof. Doctor David Leite Viana y la Prof. Doctora Maria Goreti Ferreira de Sousa, por la confianza y el empeño que depositaron en este trabajo, por la disponibilidad y estímulo, sin su apoyo este desafío no podría haber sido posible.

A todas las personas que me han ayudado, a los habitantes de las ilhas, en especial a la Sra. Marília y al personal de la ESG, la Dtra. Vania y a Dona Fátima por tener siempre una sonrisa.

A mis padres por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica como de la vida, por cuanto me han ayudado a lo largo de toda la carrera.

A mi hermano por ser mi mejor amigo.

A mi abuela por su cariño incondicional.

A mis amigos y amigas por comprender cada uno de los momentos que he vivido.

A Dios, por darme la oportunidad de vivir esta experiencia y por estar conmigo en cada paso que doy.

A mi hija lo más bonito que podré haber hecho nunca.

A Braulio, porque sin él no lo hubiera conseguido, por estar siempre a mi lado y por continuar juntos en la búsqueda de sueños...

RESUMEN

La "ilha" es un tipo de vivienda clandestina para las clases trabajadoras que surge en la segunda mitad del S.XIX, fruto de la necesidad habitacional de una gran cantidad de población que abandonaba el rural en busca de empleo, en la emergente industria de Oporto. Estas viviendas de bajo coste, fueron declaradas insalubres y elementos a eliminar a partir del s. XX, existiendo numerosos planes para demolerlas. Puede ser la hora de cambiar la forma de pensar, definiendo una política de revitalización de los espacios urbanos, paralela a la búsqueda de nuevas formas de ver las "ilhas" y la ciudad de Oporto.

El trabajo comienza con la idea de preguntar si la noción de "ilha" tiene algún significado en la ciudad. Saber qué hacen las "ilhas" - si es que lo hacen - que pueda ser útil a la ciudad de Oporto y cómo lo hacen. En respuesta a la problemática identificada se establecen dos objetivos. El primero se centra en ***Clasificar matrices morfo-tipológicas de las "ilhas"*** en la parroquia del Bonfim, para así conocer las diferentes formas y tipologías de las "ilhas", seleccionando tres casos de estudio. Con los datos extraídos poder abordar el segundo objetivo que propone ***Definir principios para la valorización del carácter distintivo de las "ilhas" en el contexto urbano portugués.***

La investigación se estructura en siete capítulos, la fundamentación teórica como reflexión del urbanismo reciente, sobre las diferentes vertientes del urbanismo moderno y como éstas han afectado a las "ilhas" y a la ciudad de Oporto. Destaca la morfología urbana como ciencia que estudia la ciudad y el estado del arte que ha ayudado a poner de relieve las investigaciones realizadas sobre el tema en la actualidad. El siguiente capítulo explica la especificidad del urbanismo portugués y como a partir de éste surgen las "ilhas", una nueva tipología de Oporto. Posteriormente con base en el análisis documental se escoge la parroquia del Bonfim para delimitar el ámbito, analizando tres casos de estudio con los datos necesarios para la obtención de respuestas y desenvolvimiento de las conclusiones finales.

La metodología utilizada está dividida en dos fases: una primera fase corresponde con un marco muestral de las "ilhas" del Bonfim (estudio mayormente cuantitativo) donde se clasifican todas las comunidades "ilha" que componen la parroquia. Y una segunda fase, estudio cualitativo, donde se analizan de manera individual tres casos de estudio, que se seleccionaran según criterios definidos, para después realizar un análisis comparativo.

En conclusión, las "ilhas" se integran en una estructura social que las caracteriza, marcada por la arquitectura y apropiación del espacio que simbolizan estos núcleos habitacionales. Son ejemplo de la utilización del espacio público como espacio de convivencia, frente a multitud de unidades habitacionales con espacios públicos descuidados, sin uso, abandonados, espacios donde las personas no se identifican con el lugar convertidas en sobrantes entre los edificios o territorios vacíos. Las "ilhas" muestran unos principios básicos para el diseño y la relevancia de un buen sistema de espacios públicos que permitan vivir mejor.

Palabras clave: ilha, morfología urbana, apropiación del espacio.

RESUMO

A "ilha" é um tipo de habitação ilegal para as classes trabalhadoras que surgiu na segunda metade do século XIX, fruto da necessidade habitacional de muitas pessoas que deixaram o campo em busca de emprego na indústria emergente do Porto. Essas habitações de baixo custo, foram declaradas inseguras a partir do século XX existiram numerosos planos para as demolir. Na actualidade urge mudar a maneira de pensar, definir uma política de revitalização dos espaços urbanos, paralelos à busca de novas maneiras de ver as "ilhas" e a cidade do Porto.

Esta investigação nasce da intenção de questionar se a noção de ilha tem um significado na cidade. O que as ilhas aportam – ou como o fazem - que pode ser útil para a cidade do Porto. Em resposta aos problemas identificados são estabelecidos dois objectivos. O primeiro centra-se em **classificar a matriz morfo-tipológica das ilhas** na freguesia do Bonfim, para assim conhecer as diferentes formas e tipos das ilhas, seleccionando três estudos de caso. Com os dados extraídos resolve-se o segundo objectivo proposto **definir princípios para a avaliação do carácter distintivo das "ilhas" no contexto urbano do Porto.**

A investigação é dividida em sete capítulos, a fundamentação teórica como reflexão sobre o urbanismo, os diferentes aspectos do urbanismo moderno e como estes têm afetado as ilhas e a cidade do Porto. Salienta-se a morfologia urbana como uma ciência que estuda a cidade e faz-se o estado da arte destacando as pesquisas que se realizaram sobre o assunto. O próximo capítulo explica a especificidade do urbanismo Português e, a partir disso, o surgimento das ilhas, um novo tipo de habitação do Porto. Posteriormente com base na análise documental e escolhida a freguesia do Bonfim para delimitar o campo, analisam-se os três estudos de caso com os dados necessários para a obtenção de respostas e o desenvolvimento das conclusões finais.

A metodologia utilizada é dividida em duas fases: uma primeira fase corresponde a uma amostragem das Ilhas do Bonfim (estudo quantitativo) onde todas as ilhas que compõem a freguesia são classificadas. E uma segunda fase, o estudo qualitativo, que examina três estudos de caso individualmente, que são seleccionados de acordo com critérios definidos, para depois executar uma análise comparativa.

Em conclusão, as ilhas são integrados em uma estrutura social que as caracteriza, marcada pela arquitectura e pela apropriação do espaço. Elas são exemplos do uso do espaço público como espaço de convivência, na frente da multidão de unidades habitacionais com espaços abandonados, não utilizados, espaços públicos onde as pessoas não se identificam com o lugar que se transformou em excedente entre edifícios ou territórios vazios. As ilhas mostram alguns princípios básicos para o projeto e a importância de um bom sistema de espaços públicos que permitam viver melhor.

Palavras chave: ilha, morfologia urbana, apropriação do espaço.

ABSTRACT

The "Ilha" is a clandestine dwelling for the working class that arose in the second half of the nineteenth century, as a result of the housing needs of many people who left the rural areas searching for employment in the rising industrial sector of Oporto. These low-cost houses were declared insalubrious, therefore subjected to destruction, and since the beginning of the twentieth century many plans were established to demolish those houses. It may be the time to change this way of thinking about this problem and to define a policy for the urban revitalization of the "ilhas", parallel to the search of new ways of seeing the "ilhas" and the city of Oporto.

This dissertation questions whether the idea of "Ilha" has some meaning for the city of Oporto. To understand how the "ilhas" may be useful for the city, and also know how to achieve it. Two objectives have been established to answer to those identified questions. The first objective focuses in **classifying the morpho-typological matrices of the "ilhas"**. In the parish of Bonfim three case studies have been selected to understand the different forms and types of "ilhas". Based on the data obtained previously the second objective proposes **to define principles that value the distinctive character of the Ilhas in the urban context of Oporto.**

This research is divided into seven chapters, the theoretical conceptualization as a reflection of the recent urban development, on the different aspects of modern urbanism and how they have affected the "ilhas" and the city of Oporto. It emphasises in the urban morphology as a science that studies the city and the state of the art that has helped to highlight the researches made on this subject at the present. The next chapter explains the specificity of Portuguese urban planning and how the "ilhas" came up from it as a new typology of Oporto urban space. Later on, and based on the documental analysis, the parish of Bonfim was chosen to deepen the scope, analysing three case studies with the necessary data to obtain answers and to develop the final conclusions.

The methodology is divided into two phases: the first phase corresponds to the quantitative study from the Bonfim "ilhas" where all the "ilha" within the parish are classified. The second phase, the qualitative study, analyses from an individual perspective three case studies, which will be selected according to specific criteria, to make a comparative analysis afterwards.

In conclusion, the "ilhas" have a social structure that characterizes them, marked by the architecture and appropriation of space that symbolizes this housing units. They are examples of the use of the public space as a living space, compared to many housing with neglected public spaces, unused, abandoned; places where people do not identify with the place, housing that has been turned into an excess between buildings or empty territories. On the other hand, the "ilhas" show the basic principles for the design and the relevance of a good system of public spaces where people can live in better conditions.

Keywords: Ilha (working class dwellings), urban morphology, appropriation of space

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INDICE DE CONTENIDOS

PREÁMBULO

AGRADECIMIENTOS

RESUMEN

RESUMO

ABSTRACT

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Identificación de la problemática	22
1.2 Objetivos	25
1.3 Metodología	26
1.4 Categorías clasificativas	30
1.5 Estructura de los contenidos	33

2 MARCO TEÓRICO

2.1 Marco de conceptos	38
2.1.1 El estudio de la ciudad	39
2.1.2. Forma urbana, tejido urbano y sus análisis	51
Morfología urbana	52
Análisis Socio-físico	54
Análisis tipológico-procesual	55
2.2 Estado del Arte	59

3 DESARROLLO DE OPORTO Y LAS "ILHAS" HASTA EL SIGLO XX

3.1 Especificidad del urbanismo portugués	66
3.2 Relación del trazado urbano con el territorio	68
3.3 Las jerarquías del plano urbano y los elementos de referencia	69
3.4 Las plazas urbanas	76
3.5 Estructura de manzanas y parcelas	83
3.6 Procesos de planeamiento y de construcción de la ciudad	104

4 LA PARROQUIA DEL BONFIM SIGLO XIX

4.1 Demografía	113
4.2 Urbanización	116
4.3 Industria	117
4.4 Vivienda	121

5 LAS "ILHAS" DEL BONFIM

5.1 Marco muestral	128
5.2 Criterios de selección	149
5.3 Casos de estudio	
5.3.1 "Ilha" D. João IV, Bela Vista, nº832	154
Historia	156
La "ilha" actual	164
Análisis	172
Las viviendas	181
5.3.2 "Ilha" Avda. de Fernão de Magalhães, nº21	184
Historia	186
La "ilha" actual	190
Análisis	200
Las viviendas	207
5.3.3 "Ilha" Travessa da Póvoa, Bairro Gaspar Cardoso, nº426	210
Historia	212
La "ilha" actual	219
Análisis	232
Las Viviendas	239
5.4 Análisis comparativo	244

6 CORRELACIÓN ANALÍTICA

6.1 Correlación con el marco teórico	260
6.2 Correlación con el desarrollo de Oporto	264

7 CONCLUSIONES

7 CONCLUSIONES	284
REFERENCIA BIBLIOGRAFICAS	294
REFERENCIA INDICE DE FIGURAS, TABLAS Y ESQUEMAS	302
ANEXO INVENTARIO DE LAS "ILHAS" VISITADAS	316
ANEXO II LISTADO DE "ILHAS" DEL BONFIM Y NÚMERO DE VIVIENDAS	348
ANEXO III ENTREVISTAS	354
ANEXO IV SÍNTESIS CRONOLOGICA	364

1

INTRODUCCIÓN

1.1. IDENTIFICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

El estudio que se muestra a continuación abordaba el conocimiento de las “ilhas”, como elemento relevante en la forma urbana portuense.

Las “ilhas” constituían una realidad multiseccular de las que todavía existen en la actualidad casi 1000 unidades en la ciudad de Oporto, según datos del último estudio de la DOMUS en el año 2014.

La “ilha” era un tipo de vivienda clandestina para las clases trabajadoras que surge a partir de la segunda mitad del siglo XIX, fruto de la necesidad habitacional de una gran cantidad de población que abandonaba el rural en busca de empleo, en la emergente industria de Oporto.

Fue promovida por industriales o comerciantes, los cuales encontraron una oportunidad de lucro creando en las traseras de sus viviendas una nueva tipología de vivienda. Con el paso de los años, se fueron degradando o abandonando ya que no satisfacían las necesidades de los habitantes.

Constituyeron un ejemplo que si bien eran legado de la pobreza asociada a la inmigración que asoló casi todas las ciudades industriales occidentales, el filtro del tiempo las ha convertido en el recuerdo nostálgico de épocas en las que las relaciones humanas vecinales formaban parte de la vida cotidiana de las familias. La sociedad urbana actual, cada vez más lejos de fomentar dichas relaciones vecinales, añora las ventajas de este modelo y reivindica este modo de vivir.

En la actualidad, la Cámara de Oporto está realizando un esfuerzo por recuperar las “ilhas”; buscando adaptar estos testimonios históricos y urbanísticos del crecimiento de la ciudad a los modos actuales de vida.

El fin de esta investigación era valorizar en la ciudad estas edificaciones, determinantes para la historia urbana de Oporto. Valorizar estos dispositivos morfo-tipológicos, tanto la vivienda (como unidad de actuación) como el conjunto morfológico; saber que hacían las “ilhas” – si es que lo hacían - que pudiese ser útil a la ciudad de Oporto y como lo hacían, para indicar principios orientadores para la mejora de la ciudad.

La vereadora del Pelouro de Habitação e Acção Social da Câmara Municipal do Porto [CMP] en el libro *Habitação Social no Porto (1999)*, dice:

Hoje, mais do que nunca, coexistem na cidade dinâmicas de sinal contrário - umas mais potenciadoras de desenvolvimento, outras que, a agravar-se, ameaçam a curto prazo, a continuidade e sustentabilidade do atual modelo. Isto apresenta um aliciante desafio na construção das políticas e das estratégias urbanas, que terá de passar pela revisão de conceitos e sobretudo por uma reflexão alargada sobre as formas adequadas de atuação, (...)

Trata-se de uma nova política de cidade e de intervenção na cidade que visa prevenir e combater a segregação sócio-urbanística, e que por isso afirma o direito de todos á cidade e á cidadania. (Azebedo, 1999, prólogo)

Puede ser la hora de cambiar la forma de pensar, definiendo una política de revitalización de los espacios urbanos, paralela a la búsqueda de nuevas formas de ver las "ilhas" y la ciudad do Oporto.

Se asiste así a un cambio apoyado en una tendencia de atribuir valor a las "ilhas", ya sea dentro del medio académico como en la comunicación social. Valorando aquellos lazos de vecindad y solidaridad, frente a las características peyorativas de lugares de infestación de enfermedades y de moral dudosa.

La importancia de las "ilhas" de Oporto no estaba basada en su memoria, en lo que fueron, ni en sus fragilidades como viviendas insalubres, sino en su legado.

Las "ilhas" trajeron a Oporto una nueva forma de habitar en la ciudad, un modo de vida rural que contagió a la ciudad con sus valores de comunidad, sus huertas, sus árboles frutales... Lógicas endógenas que desde abajo hacia arriba se extendieron por la ciudad de Oporto.

¿De qué modo las "ilhas" podían volver a traer nuevas formas de habitar a la ciudad? Con qué posibilidades? Y con qué lógicas?

Esta disertación pretendía contestar a estas preguntas y verificar posibilidades de transformar la ciudad en más rica, con nuevos modos de vida y nuevas lógicas comunitarias, analizando el valor potencial de las "ilhas" como dispositivo revitalizador de la ciudad.

El interés por dicho tema se debía a la motivación personal e interés por el diseño urbano como mejora de la vida y de la ciudad, intervenciones desde abajo que tuviesen en cuenta las realidades de las personas y de lo cotidiano. Como defiende Jacobs (2011) "(...) un urbanismo de abajo a arriba" (p.13).

Para llevar a cabo esta investigación se analizó la forma urbana, ya que como indica Aymonimo (1981, citado por Panerai et al, 1983) "La forma urbana es un proceso continuo... y, si bien es posible describirla o caracterizarla en un período concreto, no se puede, sin embargo, dejar de tener en cuenta, para poder comprenderla, el estudio de los períodos anteriores que han condicionado su desarrollo y que literalmente la han conformado" (p.29). Destacaba la necesidad de realizar estudios sobre la ciudad para entenderla, manifestados desde el lenguaje de la arquitectura.

La relación entre el dispositivo denominado "ilha" y la ciudad estaban ligados, como decía; Rossi (2001) "A forma com que sé realizam os tipos de edificações residenciais, o aspecto tipológico que os caracteriza, está intimamente ligado á forma urbana" (p. 80). Este autor afirma también que las diversas zonas residenciales así como la constitución de las viviendas desde el punto de vista tipológico atendían en gran medida al mecanismo de la especulación; elemento que desarrollaba el crecimiento de una tipología u otra en las distintas ciudades (Rossi, 2001).



La población de las "ilhas" contribuyó al desarrollo de la ciudad de Oporto desde el inicio de la industrialización hasta nuestros días. Esta surgió como base de esta investigación para entender la evolución de la ciudad; abordando la relación entre ambos y el impacto de las "ilhas" en la transformación urbana.

Esta relación entre "ilha" y ciudad se abordó como un análisis del tipo que indicaba Aymonimo (1981), analizando la ciudad, comenzando por el estudio de su crecimiento, elemento con el cual se captó su desarrollo de forma global. Ver todo el conjunto de edificaciones fue lo que permitió tener una idea de las partes y comprenderlas. Con esta idea concordaba Rossi (21) que estableció en su libro *La arquitectura de la Ciudad* una relación entre la morfología urbana y la tipología constructiva.

Para la valorización de los dispositivos morfo-tipológicos denominados "ilhas" en la ciudad de Oporto, el análisis comenzó con el estudio de la ciudad, basado en un análisis documental. Se realizó un marco teórico como reflexión sobre el urbanismo reciente y sobre las diferentes vertientes del urbanismo moderno y como éstas, a través de la morfología urbana contribuyeron al estudio de la ciudad. El estado del arte ayudó a poner en relieve las investigaciones realizadas sobre el tema en la actualidad. Posteriormente se centró el estudio en el propio estudio de caso, definiendo la parroquia a estudiar y, determinando las morfo-tipologías de las "ilhas" que presentaban. Por último, se indicaron posibles estrategias para valorizar su carácter distintivo en la forma urbana de la ciudad de Oporto.

1.2. OBJETIVOS

El elemento de estudio sobre el que se centró el presente trabajo fué el análisis de la morfología urbana de las "ilhas" de Oporto. Para entender un poco mejor el origen de esta tipología clandestina y la grave problemática habitacional que sufrió la ciudad, se realizó una contextualización histórica identificando los diferentes agentes que condicionaron y ayudaron al crecimiento y consolidación de esta tipología y, por tanto, a la segregación urbana y social.

Conocer la naturaleza de las "ilhas" era importante para entender la evolución de la forma urbana de la ciudad y comprenderla como un todo. La investigación utilizó la información procedente de otras áreas, historia, sociología, economía y geografía, que contribuirían a una mejor comprensión de su morfología. Para conseguir comprender dicha forma fué necesario establecer los siguientes objetivos:

-Clasificar matrices morfo-tipológicas de las "ilhas".

Para responder a este primer objetivo se realizó un estudio de las "ilhas" existentes en la parroquia del Bonfim, su clasificación generó un inventario, para tener constancia de las diferentes morfo-tipologías actuales en esta parroquia.

Para contestar a este objetivo fue preciso encontrar una base teórica para el estudio de la ciudad. En el apartado del marco teórico se enumeraron las teorías (tipológico-procesuales) que guiaron el método de análisis a realizar para el estudio del análisis tipo-morfológico. Pudiendo destacar autores como Lefebvre, Muratori, Cannigia y Rossi.

Una vez identificadas las diferentes formas de la "ilha" y sus tipologías, fue posible establecer si existían diferencias, similitudes o una evolución, además de una serie de principios de organización de la "ilha".

-Definir principios para la valorización del carácter distintivo de las "ilhas" en el contexto urbano portuense.

Después de la comprensión de las morfo-tipologías, se dispuso de los conocimientos necesarios para la concepción de principios para la valorización de estos dispositivos en el contexto urbano portuense.

La consecución de este objetivo se realizó desde el análisis documental poniendo en relieve su especificidad en la ciudad de Oporto. Después de realizar el análisis comparativo de los tres casos, se llegó a conclusiones a través del conocimiento de la organización de la "ilha", como espacios complejos de gran singularidad e identidad, solidaridad vecinal, sentido y pertenencia a un lugar, de proximidad y entre ayuda características no comunes en la ciudad de hoy.

Se valorizaron estos dispositivos morfo-tipológicos en la ciudad y se definieron principios para que la ciudad fuese contagiada por ellos, mediante la aplicación de pautas para futuras intervenciones, valorizando el espacio de vida colectiva, el sentido de comunidad y la relevancia de un buen sistema de espacios públicos que permitiesen vivir mejor.



1.3. METODOLOGIA

La metodología a seguir fue un estudio de multi caso, donde se realizaron dos tipos de estudios, uno cuantitativo y otro cualitativo, de naturaleza comparativa. (Yin, 2003)

Fundamentalmente en la investigación primero se realizó un mapa muestral de las "ilhas" existentes en la parroquia del Bonfim como ámbito delimitado para el estudio, para identificar las morfo-tipologías existentes (análisis mayormente cuantitativo). Posteriormente se realizó una fase de estudio de caso, para establecer la conexión entre la forma urbana de las "ilhas" y aquellas dinámicas que generaban un potencial diferenciador de las "ilhas" en el contexto de la ciudad (análisis cualitativo).

El caso de estudio múltiple Según Yin (2003), consistió en el estudio de varios casos con el fin de poner de manifiesto su realidad. La primera parte del estudio, de naturaleza cuantitativa, aunque existió una parte cualitativa, fue la realización del mapa muestral de las "ilhas" existentes en la parroquia del Bonfim de Oporto. Las "ilhas" existentes se analizaron y caracterizaron para poder así obtener información sobre las diferentes formas y tipologías. La segunda parte de la investigación correspondió con un estudio cualitativo de los tres casos de estudio seleccionados según unos criterios de selección, entre las construcciones previamente clasificadas. Se analizaron primero individualmente y luego de forma comparativa para así poder analizar la información adquirida, de una manera que permitiese poder determinar resultados.

El método de estudios de caso, según Yin (1984) tenía varias fases, una de planificación, otra de recogida y análisis de datos de un estudio de caso único y por último el análisis de multi casos.

La primera fase, comenzó analizando la teoría sobre la problemática y la delimitación del campo de estudio. Buscaba responder a la pregunta de partida sobre la importancia de las "ilhas" en la ciudad de Oporto, a través del estudio de la documentación/bibliografía existente y del análisis documental, con las diversas fuentes de documentación escritas, como monografías y tesis de los temas necesarios para el desarrollo y la comprensión de este estudio. Tuvo como objetivo principal asentar la base teórica, fundamental para el adecuado desarrollo de la investigación.

Posteriormente se definieron operacionalmente los procesos que se iban a utilizar y se establecieron aquellos que debían ser producidos en cada operación intermedia. Esta fase del trabajo consistió en la recopilación de datos para la realización del mapa muestral a través del trabajo de campo. Se prepararon las visitas de campo con antelación, se localizaron las "ilhas" de la parroquia utilizando el plano de las "ilhas" de la CMP en el cual se muestra la identificación de las "ilhas" existentes en el año 2000 aunque su ubicación en este plano no estaba definida totalmente. Se localizaron exactamente con la confirmación del visor Google Earth, marcando e identificando la localización de cada "ilha" en una base cartográfica escogida para ello. Se definió un formulario base que contribuyó en la recogida y sistematización de los datos obtenidos in situ y se prepararon rutas de localización para la visita de campo a las "ilhas".

Se localizaron cartográficamente todas las "ilhas" de la parroquia, un total de 125 "ilhas", de las cuales 58 "ilhas" fueron visitadas mediante la observación directa de la

autora. En cada núcleo habitacional se realizó un registro fotográfico y se tomaron notas de campo con la información tanto de texto como elementos gráficos de la observación. Posteriormente se procedió a realizar el inventario de las 58 "ilhas" visitadas en la parroquia, donde fueron analizadas a través de fichas individuales. En el caso de las "ilhas" no visitadas se ha utilizado la información del inventario de "ilhas" de la Domus Social (Empresa de Habitação e Manutenção do Município do Porto) para su identificación.

El inventario de las "ilhas" del área estudiada, mostraba la localización de las edificaciones para en una fase posterior desglosar la información en varios mapas según su forma y su tipología. Para la realización del mapa muestral (Análisis de naturaleza mayormente cuantitativa) fueron utilizadas diversas fuentes de recogida de información:

Análisis documental.

Para la elaboración del mapa muestral y localización de las "ilhas" en la parroquia, se llevó a cabo la búsqueda a través de diversas fuentes de documentación escrita oficial. (Albarelo, Digneffe, Hiernaux, & Saint-Georges, 1997). Ejemplo de este tipo de fuente utilizada, es el plano de la CMP con las "ilhas" existentes en el año 2000 y el PDM de Porto.

Se ha utilizado la información del inventario de la DOMUS Social (Empresa de Habitação e Manutenção do município do Porto) como base de información en aquellos casos, en que no se han podido visitar y del Google Earth para su localización en la ciudad.

Observación estructurada y sistemática.

Para realizar la recogida de los datos necesarios e identificación de la forma de la parcela y tipo de edificación (Gil, 1995).

Fotografías

La fotografía favoreció la documentación de cada una de las "ilhas" visitadas (Bodgan & Biklen, 1994).

Notas de campo.

Las notas de campo como refieren Bogdan y Biklen (1994) complementándose con la observación directa, favorecieron el ordenado desarrollo de los formularios.

El tratamiento de los datos aportó información relevante en cuanto a la forma de la parcela y tipología de las edificaciones. Se realizaron mapas con los datos tratados en el mapeo arquitectónico y posteriormente se analizaron de forma que se entendiese.



La segunda parte de la investigación correspondió con un estudio cualitativo de los tres casos de estudio seleccionados según unos criterios de selección, entre las construcciones previamente clasificadas. El objetivo imponía abordar los casos de estudio de forma sintética y siguiendo un modelo único, de modo que permitiese la comparación entre los casos escogidos y sus componentes.

El análisis de cada estudio de caso se realizó de forma individual estudiando las tres "ilhas" desde lo general a lo particular. Las técnicas de recogida de información para el análisis individual de los estudios de caso, fueron las siguientes:

Análisis documental.

La búsqueda de información sobre los casos de estudio según lo explicado por Albarello, Digneffe, Hiernaux y Saint-Georges (1997), se llevó a cabo en base a:

-Documentación oficial no escrita, solicitada a:

Arquivo Municipal: para acceder a información sobre los proyectos de construcción de las "ilhas" caso de estudio.

Câmara Municipal: para acceder a información sobre la solicitud de licencias para efectuar obras en las "ilhas" caso de estudio.

LABH (Laboratório de Habitação Básica): Para información social y levantamiento topográfico relativo al caso de estudio de la "Ilha" D. João IV, Bela Vista.

-Análisis de fuentes históricas, literarias y electrónicas, que ayudasen a encuadrar la "ilha".

- Uso de fotografías y postales históricas como refieren Bodgan y Biklen (1994) en las cuales se pudiesen identificar los distintos periodos y contextos de la "ilha".

Observación estructurada y sistemática

La observación fue una técnica de recogida de información imprescindible en el proceso de recogida de información utilizada al mismo tiempo que otras técnicas. Según Gil (1995) la observación surgió como un elemento fundamental para la investigación. Se realizó la observación en diferentes visitas que permitió el análisis de la comunidad-"ilha" y de las viviendas, no solo viendo y oyendo sino recogiendo hechos y fenómenos que se deseaban estudiar.

Con las diversas visitas se apreciaron datos de estas comunidades y cómo vivían diferentes acontecimientos a lo largo del año, por ejemplo se realizó una visita en las fiestas de San Juan 2014, donde las "ilhas" eran protagonistas en la ciudad. Otra de las visitas se realizó en la época de Navidad para registrar el cuidado por el espacio en estas fechas y diversas visitas intermedias pusieron de relieve diferentes cuestiones registradas.

Entrevista libre exploratoria

La elección de este tipo de entrevista fue realizado por varios motivos; la población de las "ilhas" ha sido masacrada a cuestionarios a lo largo de los últimos años y este tipo de entrevista facilitaba el acceso a los habitantes de las "ilhas" utilizando como refiere Quivy (2008), "Uma breve exposição introdutória acerca dos objetivos da entrevista e do que dela se espera basta geralmente para lhe dar o tom geral da conversa, livre e muito aberta" (p.74). Fueron realizadas una serie de preguntas abiertas buscando dejar al entrevistado, "comunicar o mais fundo do seu pensamento e da sua experiencia" (Quivy, 2008, p.74). De esta forma los propietarios de las viviendas aportaban información de primera mano, sobre la vivencia en la "ilha", sobre el porqué y el cómo ha cambiado la "ilha", sus viviendas y el modo de vida en ella.

Se hizo necesario entrevistar a personas ajenas al caso de estudio, que aportaron datos técnicos e históricos, datos sobre la perspectiva desde el exterior. Para ello se entrevistó al arquitecto de Oporto André Velho Cabral, del estudio "Bastos e Cabral Arquitectos" y a la profesora de historia Dña Maria Manuela de Medina e Moura, que nos aportó datos sobre la historia.

Fotografías

Las fotografías de autor como complemento de recogida de información como explicaban Bogdan y Biklen (1994) fueron utilizadas para registrar las diversas formas de habitar, con carácter de documentar y registrar esta realidad social, su comunidad, su "ilha" y el interior de sus viviendas.

Las fotografías realizadas por la investigadora constituyeron una de las herramientas más importantes para el registro de los usos cotidianos de las formas de ocupar y vivir la "ilha". Como explicó el antropólogo Rodrigues (2014), "A fotografia narra, discursa, especifica, identifica objetos, espaços, intimidades, paixões e silêncios de pessoas vivas de memória e identidade social e cultural" (p.9).

Notas de campo.

Notas de las visitas al local, para la pormenorización de las edificaciones, el análisis de los espacios y para el levantamiento de los planos de las "ilhas" (Bogdan & Biklen, 1994).

Tratamiento de los datos

El tratamiento de los datos y su análisis aportaron información relevante sobre los puntos a estudiar, que fueron especificados en el *1.4 Categorias Clasificativas*.

En una tercera fase siguiendo el método de estudio de casos según Yin (1984), se realizó un análisis comparativo de los casos de estudio, que puso en evidencia los resultados comunes ó divergentes. Por último y dando respuesta al segundo objetivo del presente trabajo, se definieron principios para la valoración del carácter distintivo de las "ilhas" en el contexto urbano portuense. Se establecieron los principales resultados obtenidos del análisis morfo-tipológico, y de este modo se respondió a los dos objetivos planteados en el presente estudio.



1.4. CATEGORÍAS CLASIFICATIVAS

Para el análisis de los estudios de caso fue necesaria la elaboración de las categorías clasificativas, las cuales, permitieron en el análisis tener los conceptos necesarios para el abordaje del tema y para poder identificar las características principales que a su vez caracterizaban a las "ilhas" y la forma urbana de Oporto. Como se pudo ver en el capítulo 2 del Marco Teórico, los autores aportaban los datos suficientes para poder elaborar las categorías clasificativas y los indicadores.

Categorías clasificativas de categorización pré-definida utilizadas para el objetivo 1. **Clasificar matrices morfo-tipológicas de las "Ilhas".**

CATEGORÍA CLASIFICATIVA	INDICADORES	CRITERIOS DE SELECCIÓN
Historia de la ciudad	Orígenes. Desarrollo de la ciudad.	Documentos sobre la evolución histórica de la ciudad y de las "ilhas"
Morfología, crecimiento urbano	Vertientes del Urbanismo Crecimiento.Etapas.	Evolución morfológica. Factores que explicasen el aparecimiento de las "ilhas" relacionado con el crecimiento urbano
Lotificación y usos del suelo	Parcelación	Documentos referentes a la parcelación
Tipologías vivienda interior de la "ilha".	Organización. Distribución	Identificar tipologías de las viviendas del interior de la "ilha" .
Formas de vivir	Uso de los espacios	Identificar rutinas. relación con el espacio público.
Espacio colectivo	Organización espacio común	Observar de qué forma alteraron el paisaje urbano
Cualidades urbanas	Aportes Positivos a la ciudad	Importancia de las "ilhas" en la ciudad

Fig. | 1 | Tabla Categorías clasificativas objetivo 1

Categorías clasificativas utilizadas para el Objetivo 2. **Definir principios para la valorización del carácter distintivo de las "Ilhas" en el contexto urbano.**

CATEGORÍA CLASIFICATIVA	INDICADORES	CRITERIOS SELECCIÓN
"ilhas"/Ciudad Ilha/Forma urbana	Cuestiones generales de Urbanismo.	Conjunto de indicadores resultado de diferentes autores que trabajaron en el ámbito del urbanismo.

Fig. | 2 | Tabla Categorías clasificativas objetivo 2.



Las técnicas y fuentes/sujetos utilizados se describieron en un cuadro resumen, dado que en el análisis serán las mismas en todas las categorías clasificativas.

TÉCNICAS	FUENTES / SUJETOS
ANÁLISIS DOCUMENTAL	Historiadores locales. Planos antiguos. Fotos antiguas. Libros: urbanismo, Oporto y las "ilhas"
OBSERVACIÓN	<p>Visitas a las "ilhas":</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 28 de Junio de 2014 ▪ 6 de Julio de 2014 (visita con Teixeira dentro del ámbito del ISUF) ▪ 18 de Noviembre de 2014 (Visita con el antropólogo Rodrigues) ▪ 20 de Noviembre ▪ 31 de Enero de 2015 ▪ 25 de Octubre de 2015 ▪ 30 de Noviembre DE 2015 ▪ 5,6,7 de Diciembre 2015
ENTREVISTA	<p>Entrevista libre exploratoria:</p> <p>Dtor. Arq. Manuel Teixeira Dtor. Arq. Nicolão Brandão Profesora de Historia M^a Manuela de Medina e Moura Habitantes de las "ilhas" Arquitecto de Oporto André Velho Cabral. D. João Castro Neves (propietario de las "ilhas" Travessa da Póvoa y Fernão de Magalhães)</p>
FOTOGRAFÍA	<p>De la autora.</p> <p>Fotografía de Coelho, L. (2014). In F.M. Rodrigues, C. Neves, & L. Coelho, (2014). <i>Ilha da Bela Vista</i>. Porto: Afrontamento; Lahb Social-Laboratório de Habitação Básica e Social.</p>
NOTAS DE CAMPO	<p>En las visitas a las "ilhas" se recogieron datos en el lugar y anotaciones graficas (diseños y croquis) utilizándolos posteriormente en el análisis y en el levantamiento de planos.</p>
OTRAS FUENTES	<p>Notas de campo tomadas en la participación en el II Seminário: Exclusão Urbana vs Direito á Cidade-Experiências de construção da inclusão em Porto, Lisboa,Braga e Coimbra (Ateneu Comercial do Porto , el 13 de Diciembre de 2014.</p> <p>Notas de campo recogidas en el Congreso de Morfología urbana Internacional Seminar on Urban Form (ISUF 2014), (Facultad de Ingeniería de la universidad de Oporto, el 3, 4, 5 y 6 de Julio de 2014)</p> <p>Notas de campo tomadas en la Visita al laboratorio de LAHB SOCIAL (Laboratorio de Rehabilitacion Básica e Social) instalado en la "ilha" D.João IV , Bela Vista, visitada el 18 y 20 de Noviembre.</p> <p>Notas de campo recogidas en la Exposición O Processo SAAL: Arquitetura e Participação, 1974-1976, realizada en el Museo Serralves de Oporto, (01 Nov 2014 al 01 Feb. 2015) visitada el 18 de Noviembre.</p> <p>Notas de campo recogidas en la presentación del proyecto de rehabilitación de la ilha Bela Vista y presentación del libro Cidade, habitação e participação de Rodrigues y Silva (2015) el 22 de Octubre en la Escuela Superior Gallaecia.</p>

Fig. | 3 | Tabla técnicas de análisis.

METODOLOGIA

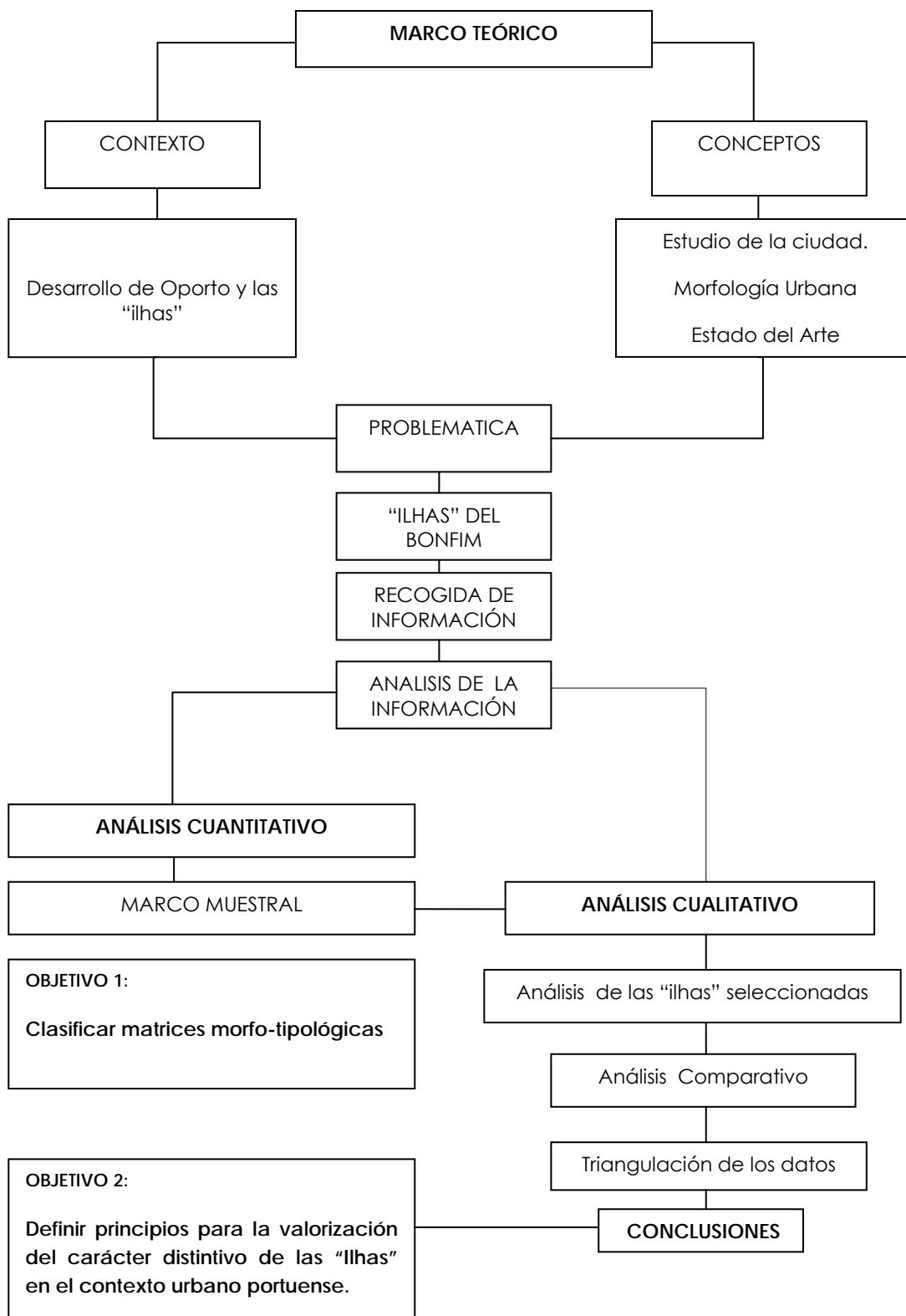


Fig. | 4 | Esquema de metodología aplicada.

1.5 ESTRUCTURA DE LOS CONTENIDOS

Para dar respuesta a los objetivos y a la metodología planteada anteriormente, el presente trabajo se estructuró en los siguientes capítulos:

- 1. INTRODUCCIÓN

Este primer capítulo se dividió en varios apartados a través de los cuales se expuso en qué consistía la presente investigación. Se dio respuesta a la justificación de la problemática analizada (1.1) y se hizo referencia a los objetivos de la investigación (1.2), se estableció la metodología a aplicar en el desarrollo de la investigación (1.3) convirtiéndose en una de las partes fundamentales del estudio, al esclarecer los métodos de recogida de información y su tratamiento. Por último las categorías clasificativas (1.4) fueron utilizadas como guía de conceptos necesarios para el abordaje del tema y para identificar las características principales de la investigación.

- 2. MARCO TEÓRICO

Este capítulo fue fundamental como base teórica sobre la que se sustentó la investigación. Este a su vez se dividió en tres apartados, en el primero el marco teórico como reflexión sobre el estudio de la ciudad (2.1.1) la forma urbana y su análisis para el estudio de los análisis morfológicos y tipológicos (2.1.2) en el cual se hizo referencia a diferentes autores en las distintas líneas de pensamiento, y el estado del arte (2.2), que puso de relieve las investigaciones realizadas sobre el tema en la actualidad.

-3. DESARROLLO DE OPORTO Y LAS "ILHAS" HASTA EL SIGLO XX.

Este capítulo realizó la investigación de forma sintética de la evolución de la ciudad y del surgimiento y evolución de las "ilhas". La articulación del desarrollo a lo largo de la historia y su desarrollo se realizó desde el punto de vista de la especificidad. Especificidad del urbanismo portugués y como a partir de éste, surge una nueva tipología única en Oporto.

- 4. CASO DE ESTUDIO. LA PARROQUIA DEL BONFIM EN EL SIGLO XIX

Con base en el análisis documental se escogió la parroquia del Bonfim para delimitar el ámbito de estudio. Este capítulo abordó el estudio demográfico (4.1), la urbanización (4.2), la industria (4.3) y la vivienda (4.4) en esta parroquia de Oporto.

- 5. LAS "ILHAS" DEL BONFIM.

En este capítulo se realizó el marco muestral de las "ilhas" del Bonfim (5.1), el análisis de estudios de caso y su comparación.



Como punto de partida se toma la creación de un inventario de las “ilhas” visitadas, analizando las características principales, forma, tipología, número de viviendas y coordenadas geográficas UTM. Posteriormente se analizaron el resto de las “ilhas” de la parroquia, completando el mapeado de todas las “ilhas” del Bonfim, que permitió la realización de un análisis cuantitativo de las “ilhas” en su conjunto.

Tomando como base la información recogida en el marco muestral realizado sobre las “ilhas” existentes en el Bonfim y a través de la visita de campo y su identificación, se detectaron las semejanzas y diferencias relevantes para la caracterización de la forma y de los diferentes tipos de tipología. Según los criterios de selección predefinidos (5.2), se determinaron tres casos de estudio (5.3) para analizar de forma sintética y siguiendo un modelo único de ficha desde la escala macro a la escala micro de la parcela, con el fin de realizar el análisis sistemático entre los casos escogidos y sus componentes en un análisis comparativo (5.4), que analizó las características entre los casos de estudio escogidos.

- 6. CORRELACIÓN ANALÍTICA

La correlación analítica se dividió en dos apartados el 6.1 que realizaba la triangulación entre el análisis realizado durante el trabajo y el marco teórico y en el punto 6.2 donde se realizó la triangulación entre el análisis y el desarrollo de la ciudad.

- 7. CONCLUSIONES

Las conclusiones establecieron una síntesis de los resultados del análisis morfo-tipológico después de analizar todos los parámetros y haber entendido las cuestiones que afectaban a las “ilhas”. Su relación con el espacio común aportaba una serie de principios diferenciadores que valorizaba el carácter distintivo de las “ilhas” en el contexto urbano. De esta forma, se verificó la respuesta a los objetivos planteados inicialmente.

2

MARCO TEÓRICO

2.1 MARCO DE CONCEPTOS

La ciudad es un objeto colectivo y soporte físico de nuestras vidas. Henri Lefebvre (1978) en su libro *El derecho a la ciudad* la define como "(...) la proyección de la sociedad global sobre el terreno" (p.10). Destaca la imposibilidad de separar ser humano de ciudad, porque los conflictos entre clases y las contradicciones múltiples se plasman en la estructura y forma urbana (Lefebvre, 1978).

La mano del hombre ha transformado el territorio de espacio natural a espacio humanizado, donde el paso de generaciones fue dejando sus marcas e integrando las ciudades que les precedieron. Coelho (2013) especifica "O estudo da forma urbana possibilita assim não só compreendê-la melhor mas também conviver pacificamente com o facto de a cidade construída ser mais resistente do que os seus utilizadores e as práticas a que é sujeita" (p.10).

A través de nuestra historia, los conceptos de ciudad fueron cambiando y tenemos la certeza de que la ciudad ya no crecerá indefinidamente sino que la que se hereda será transformada. "Nesta medida, o mais natural é que a cidade no futuro não seja mais do que a do presente reinterpretada, subtraída de alguns elementos ou acrescida de outros, mas definitivamente alterada"(Coelho, 2013, p.10).

Son muchos los factores que influyeron en la transformación de la ciudad y que son de vital importancia; conocer su historia, su contexto económico, político y social, nos ayudará a leer el objeto ciudad.

La ciudad mantuvo siempre relaciones con la sociedad en su conjunto, con su composición y funcionamiento, con sus elementos constitutivos (campo y agricultura, poder ofensivo y defensivo, poderes políticos, estados, etc.[...], con su historia. Cambia, pues, cuando la sociedad en su conjunto cambia. (Lefebvre, 1978, p.64)

2.1.1 EL ESTUDIO DE LA CIUDAD

El urbanismo tiene como objeto, el estudio de los hechos que determinan la forma y las transformaciones de la ciudad. Así como el ordenamiento y la planificación de la ciudad nueva y existente. Puede ser entendido como la disciplina que relaciona el desarrollo, la remodelación de los núcleos urbanos y la regulación de las estructuras que forman la ciudad. Este trata del desarrollo de las ciudades y de su periferia (Oliveira, 2011).

Existen multitud de teorías y metodologías en torno al abordaje de las cuestiones de la forma urbana. Su análisis ha constituido uno de los objetivos de muchos y diferentes teóricos y urbanistas que con sus reflexiones expresaron visiones muy distintas sobre la forma de la ciudad existente y todavía más cuando proponían la ciudad del futuro. Han desarrollado diferentes líneas de pensamiento sobre el estudio de la ciudad, utilizadas como instrumentos de lectura que permitían interpretarla y analizarla, a través de la experiencia más directa. Estas reflexiones fueron referidas en el marco teórico del presente trabajo.

La morfología urbana como conocimiento específico sobre la estructura y la transformación urbana, contribuyó para el conocimiento profundo de la ciudad. El debate teórico y metodológico en morfología urbana fue la herramienta para afrontar el estudio de caso. Es importante destacar que esta disciplina ha sufrido muchas críticas desde su origen en cuanto a su ámbito de actuación ya que no sólo pudo ser abordado por el arquitecto urbanista sino que se hizo necesario diferentes disciplinas con especificidades territoriales diversas.

El proyecto sobre la ciudad fue mucho más antiguo que la propia disciplina del urbanismo. Se pudo hablar de urbanismo con el inicio de la ciudad industrial cuando apareció la urgente necesidad de vivienda obrera que en el caso de Oporto se manifestó con las "ilhas" y de las crecientes ciudades que sobrepasaban sus antiguas murallas medievales (Lamas, 2004)

A mediados del siglo XIX, con la Revolución Industrial, la mayor parte de las ciudades europeas sufrieron transformaciones. El aumento demográfico, la migración del campo a la ciudad y la revolución económica trajo nuevas necesidades de alojamiento, equipamientos, servicios urbanos e industriales a la ciudad.

Lefebvre (1978) describe los efectos de la Revolución Industrial "Asimismo, ataca a la Ciudad (a cada ciudad), le presenta combate, la toma, la arrasa. Adueniéndose de los antiguos núcleos, tiende a romperla" (p.23). Históricamente entre la realidad urbana y la realidad industrial hubo un violento choque.

Nos encontramos ante un doble proceso, o, si se prefiere, ante un proceso con dos aspectos: industrialización y urbanización, crecimiento y desarrollo, producción económica y vida social. Los dos (aspectos) de este proceso son



inseparables, tienen unidad, pero sin embargo el proceso es conflictivo.
(Lefebvre, 1978, p.23)

En la Revolución Industrial familias rurales invadían las ciudades industriales, alojándose en espacios libres de los barrios antiguos ó en nuevas construcciones de la periferia, en general cerca de los lugares de trabajo. La adaptación de las viviendas existentes ó la construcción de nuevas viviendas estaban a manos de especuladores privados con el único objetivo de beneficiarse económicamente, reduciendo los costes a través de la reducción de la calidad. En zonas de mayor concentración industrial algunos empresarios industriales construyeron viviendas para sus trabajadores. Construyeron barrios modelo junto a sus fábricas anticipando la ciudad-jardín del siglo XX. Ejemplo de este tipo de ciudad-jardín es "Essen" fundada por la familia Krupp junto a sus fábricas de acero y la Colonia de Noisel-Sur Seine construida por Meunier en 1874 (Benevolo,1976).

El fenómeno del crecimiento de las ciudades con expansiones interiores ocupando vacíos urbanos o aumentando en altura los edificios fue explicado por Lefebvre (1978),

[...] dentro de esta malla e incluso fuera, las concentraciones urbanas se hacen gigantescas; la población se abarrota alcanzando densidades inquietantes (por unidad de superficie o habitación).Al mismo tiempo, también, muchos núcleos urbanos antiguos se deterioran, estallan. (p.25)

Este fenómeno antes descrito, se dio en la primera mitad del siglo XIX, cuando no había instrumentos que rigiesen el crecimiento de las ciudades, pero a partir de la segunda mitad de siglo la expansión cambió, es una expansión exterior, y se efectuó de dos formas; como expansión en forma de suburbios y arrabales próximos a la población, ó según una expansión planificada en forma de ensanches y planes urbanísticos.

Las expansiones y actuaciones en las capitales europeas encontraron su mejor reflejo en el París de Haussmann (1853-69), modelo de arquitectura y urbanismo de difusión internacional. Este modelo de crecimiento aportó un nuevo sistema vial de arterias radiales y anulares aprovechando vías existentes y creando nuevas. Tanto en zonas de expansión urbana como rompiendo el tejido histórico. Conllevaba la división administrativa de la ciudad en barrios, distritos y núcleos y preveía los equipamientos urbanos de cada distrito. Despejaba obras singulares aislándolas y convirtiéndolas en objetos monumentales. Utilizaba ordenanzas para controlar las edificaciones y así obligaba a que existiesen criterios de unidad. Relacionaba las infraestructuras técnicas con la ciudad, como por ejemplo la iluminación urbana haciendo de París la Ville Lumiere por excelencia. Esta intervención estaba asociada al apoyo político y de poder (Lamas, 2004).

Los ensanches tenían como modelo el Plan Cerdá (1859), ejemplar de sus previsiones de futuro y como plasmación de su "Teoría general de la urbanización" pero con matices diferentes. En esta Teoría Cerdá imaginaba la ciudad de dentro hacia fuera. Como primer elemento la manzana, agrupaciones de manzanas en barrios y grupos de barrios en sectores de ciudad con sus correspondientes equipamientos. La ciudad sería la suma de estos sectores vertebrados por una gran vía. Esta propuesta abstracta la concreta sobre el llano de Barcelona con organización poli céntrica con barrios distintos, que gozaban de autonomía entre sí. Grandes avenidas ortogonales o diagonales en relación con la ciudad histórica de Barcelona y con el territorio (Lamas 2004).

Hasta esta época en las ciudades pre-industriales existía diferencia social, pero no existía diferencia socio-espacial. Surgen los barrios obreros motivados por el desarrollo de las industrias, trayendo consigo problemas de salubridad y calidad de vida a los centros históricos. Éstos centros pasan a desvalorarse como refiere Lefebvre (1978), "[...] son abandonados a «los pobres», y pasan a convertirse en guetos para los desafortunados" (p.25).

Surgió la búsqueda de soluciones para las ciudades, teorías y pensamientos de autores modelo de referencia de la ciudad del S.XVIII que intentaban resolver los problemas de la ciudad y la revolución industrial, identificados por Choay (1992) como preurbanistas. Choay (1992) diferenciaba entre dos modelos base del pensamiento urbano europeo, que continuaran hasta nuestros días, el modelo culturalista y el modelo progresista.

El modelo progresista surgió con autores como Owen, Fourier, Godin o Cabet, entre otros muchos, y toma cuerpo en el auge del modernismo. El modelo progresista defendió, que la solución a los problemas de la ciudad fue la construcción de una ciudad completamente nueva. Rechazaban cualquier tipo de tradición o herencia pasada, lo cual significaba la prioridad de lo nuevo, sobre lo antiguo o histórico, que no podía ya satisfacer las necesidades del hombre. Este modelo era dominante y defendía el progreso industrial, técnico y científico al que sumaban principios de higiene y eficacia. Sus modelos de tejido urbano defendían una rígida estandarización y geometrización.

Ejemplo de modelo de ciudad utópica es la "New Harmony" de Owen (1825). Tenía en cuenta los problemas resultantes del progreso mecánico. Su ideal económico se fundamentó en la unión entre cooperativas, política y urbanismo. Consideró que las condiciones del medio ambiente determinarían la suerte del hombre, por eso promovía reconstruir el ambiente colocándolo al servicio del hombre. Mantuvo que no era aceptable que millones de personas muriesen de hambre por causa del sistema productivo. Era necesario encontrar empleo para todos manteniendo el progreso mecánico, esta sería premisa del socialismo moderno (Choay, 1992).

Fourier pretendía transformar la sociedad en su conjunto a través de su utópica "Falansterio" y la calle galería sobre elevada. Consideraba inmoral una sociedad basada en la competición de intereses y clases. Proponía la unión de esfuerzos para obtener un estado de armonía universal. Concebía la industria como algo nocivo y defendía la agricultura. Anticipaba los reglamentos constructivos del siglo XIX



proponiendo vías y reglas constructivas, y el modelo base de Unidad de Habitación de Le Corbusier (1937).

Godin mantenía el ideal de Fourier pero con alternativas de tipo social por eso se le llamaba Familisterio (1877) porque independizaba cada agregado familiar, además de dar importancia al sistema escolar. En él, por primera vez estos socialistas utópicos aceptaron la ciudad ligada a una fábrica y los beneficios de la industria. Desarrollaron una propuesta de cooperativa que dura hasta el año 1920 (Choay, 1992).

Cabet (1849) propuso otro tipo de ciudad donde los edificios públicos eran distribuidos equilibradamente y localizaba los equipamientos y servicios fuera del centro, garantizando la salubridad.

En el modelo culturalista destacaban en sus orígenes autores como Ruskin, Morris o Howard, y al contrario que el modelo progresista, fue perdiendo fuerza conforme se intensificaba la industrialización en el auge del movimiento moderno. Este modelo se opuso al propuesto por los progresistas, "defiende los valores espirituales de la persona, frente a sus necesidades materiales; por un ciudadano entendido como componente de un grupo humano con identidad y tradiciones, (...)" (Choay, 1992, p.6). Como expresa la autora cada persona es "parte" imprescindible de una comunidad con identidad.

El modelo culturalista, defendía recuperar las ciudades existentes adaptándolas a las necesidades, promoviendo la recuperación histórica de ciudades orgánicas del pasado, desde una postura cultural y nostálgica. Luchaban contra la industrialización y defendían valores como arte y cultura a partir de la singularidad de las ciudades. Como premisa, su ideal era mantener la memoria de la ciudad medieval.

Existían otros autores con posturas que no se podían enmarcar en ninguno de los grupos antes citados, como Marx o Engels en esta etapa de pre-urbanismo. Ambos estaban preocupados por las consecuencias que la industrialización había provocado en el contexto social y económico dando lugar a la segregación y pobreza, criticando las desigualdades. No hicieron propuestas urbanas por considerar que las transformaciones urbanas eran consecuencia de las relaciones sociales. Criticaban las utopías que sustituían las condiciones históricas del proletariado, por condiciones imposibles de una sociedad inventada, y la realidad de su pensamiento, influyó en las prácticas urbanas de muchos autores en la etapa moderna y posmoderna.

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, según Choay (1992), surgió el urbanismo como disciplina autónoma. Hasta aquí las ideas de ciudad surgían de profesionales de otras áreas, pero ahora eran proyectadas por urbanistas y arquitectos.

Tony Garnier, Le Corbusier o Walter Gropius, entre los más destacados, son referencia del nuevo modelo progresista. Generaron la experimentación y formulación teórica en la primera mitad de siglo XX de los grandes maestros del Movimiento Moderno.



Promovían nuevos modelos de ciudad con diferentes formas, estructuras y organización. Se pueden señalar ejemplos como la Ciudad Jardín, las teorías de Le Corbusier con la *Ville Radieuse* y la Unidad de Habitación, "Siedlung" en los años 1920, o el Hofe de Viena.

La preocupación fundamental del planeamiento era que el funcionamiento de la ciudad y el urbanismo tenía que dar respuesta al crecimiento "caótico" e intenso de las ciudades. Es aquí cuando germina la Carta de Atenas universalmente difundida y promovida por Le Corbusier (entre otros), donde se formulaban como principios urbanos el aislamiento de las principales funciones de la ciudad, habitar, trabajar, disfrutar y circular. Denominado como urbanismo funcionalista exaltaba el ideal maquinista y buscaba un proyecto universalizado de vivienda moderna y digna, sin diferencias de clase o cultura. Se justificaba por la necesidad de transformar la ciudad heredada, introduciendo un nuevo orden que resolviese los problemas circulatorios y que modificase la estructura parcelaria (Simões, 2010).

Los principios funcionalistas se aplicaron sistemáticamente en centros urbanos y en periferias con la construcción de grandes barrios de vivienda social. Sin embargo contribuyó a agravar los problemas que pretendía resolver, ya que eludía la mayor parte de los mecanismos económicos, políticos, administrativos y sociales que organizaban la realidad urbana. "La clave del fracaso de la ciudad funcional está en su propio paradigma mecánico, en confundir la ciudad con un artefacto que se puede gobernar, no sólo formalmente, sino incluso cultural, funcional y socialmente" (Choay, 1992, p.95).

A diferencia de lo defendido por los urbanistas culturalistas, donde lo básico en el diseño de la ciudad fue la configuración del espacio urbano, los arquitectos funcionalistas concibieron las nuevas edificaciones como protagonistas.

En los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) de la posguerra se hizo evidente la insatisfacción frente a la Carta de Atenas, se puso de relieve los retos y los temas comunes a resolver. Temas como los centros para la vida de la comunidad, crear un hábitat más humano o el corazón de la ciudad, fueron recurrentes. Como explica Venturi (1998),

Los arquitectos han perdido el hábito de mirar a su entorno imparcialmente, sin pretender juicios de valor, (...) y se sienten insatisfechos con las condiciones existentes. La arquitectura moderna, lo ha sido todo menos tolerante: sus arquitectos prefirieron cambiar el entorno existente a mejorar lo que estaba allí. (p.22)

Es cuando surgió un impulso contra el Movimiento Moderno y sus actuaciones tanto en el núcleo urbano como en las periferias. Defendido por los principales urbanistas culturalistas como Camilo Sitte ó Raymond Unwin que vienen desarrollando producción teórica desde finales de siglo XIX. Este rechazo del modelo progresista a favor de la ciudad antigua y de la valoración de los ambientes de vida del



ciudadano, reivindicaron la tradición e identidad local. Sus críticas a los planes urbanísticos y la obra *Construcción de ciudades según principios artísticos* de Camilo Sitte (1889), a la vez que el inicio de los preparativos de la Exposición Universal de Chicago en 1893; marcaron el punto de arranque de esta nueva visión urbana. Proponía conjuntamente la dignificación de la ciudad: "La ciudad como obra de arte" como ideal arquitectónico y urbano. Se consideró a la ciudad como organismo vivo, jerarquizado, segregado y diferenciado. Camilo Sitte (1889) criticó la falta de sorpresa en las ciudades intervenidas por Cerdá o Haussman. Su monotonía, su exagerada simetría, su excesiva regularidad, la presencia de espacios no articulados y la falta de jerarquía entre espacios (Choay, 1992).

Entre los autores de este período existieron dos tendencias, por un lado los que tenían una postura más politizada del pre-urbanismo culturalista y por otro lado los autores que tenían una visión despolitizada y centraban su atención en los aspectos estéticos de la ciudad tradicional. Ambos basados en la concepción cultural de la ciudad y la prioridad de la totalidad ante el individualismo.

Entre los autores influenciados por factores políticos y por las reformas socialistas destacaba Ebenezer Howard que proponía un sistema de ciudad integrado en el campo "la ciudad-jardín". Este modelo de ciudad fue una alternativa a la gran ciudad industrial congestionada, controlando el crecimiento urbano con un sistema de ciudad integrado en el campo. Cerca de veinte ciudades fueron construidas en Inglaterra respetando la idea de Howard de Ciudad-jardín buscando descongestionar, dispersar y reagrupar las poblaciones y locales de trabajo. Este modelo resurgió hoy desde la lógica de la nueva ecología urbana. Howard mostraba especial preocupación por el equilibrio de clases y la distribución del trabajo dentro de la ciudad. Autores como él o Geddes abogaron por la capacidad del planeamiento para resolver de forma racional los problemas socio-espaciales de las ciudades (Choay, 1992).

Geddes aportó un nuevo concepto de ciudad indisociable de su región y un método de planeamiento sólidamente estructurado el *survey, analysis, plan*. Donde para realizar el plano urbano, el planeador comienza con una recogida de información de su objeto de estudio y sobre su desarrollo, analiza esa información buscando proyectar la ciudad del futuro, teniendo en cuenta las transformaciones que se pueden desenvolver, y finalmente prepara el plano teniendo en cuenta lo anterior y los principios generales de planeamiento (Oliveira, 2011).

Surgen contribuciones a mayores de la de Geddes y la ciudad jardín de Howard, en el inicio del siglo XX, destacadas por Oliveira (2011),

O conceito de unidade de vizinhança de Clarence Perry e o seu desenvolvimiento num modelo de vizinhança que sublinha a separação entre circulação viária e pedonal de Clarence Stein, e finalmente, a cidade planeada dispersa e de baixa densidade de Frank Lloyd Wright. (p. 77)

Wright con su Broadacre City fue la referencia del modelo naturalista. Este modelo según Choay (1992) escogió los aspectos que consideraban positivos de progresistas y culturalistas y los mezclaba con su teoría naturalista de ciudad dispersa, esparcida por el territorio. Para los naturalistas el modelo progresista era alienante y materialista, mientras el culturalista estaba demasiado politizado. Para Wright, era fundamental reencontrar la relación entre el hombre y la naturaleza para contrarrestar el modelo de ciudad moderna alienada y mecanizada, al mismo tiempo la política no debería jugar un papel tan importante en el urbanismo como lo hacía en el modelo culturalista, apostando más por la democratización del espacio social y urbano, permitiendo libertad de decisión de cada individuo en particular y no al conjunto. En su modelo de ciudad la Broadacre City, plasma los aspectos fundamentales de este modelo, la armonía entre hombre, construcción y naturaleza, además de preocuparse por las vías de comunicación e infraestructuras (Choay, 1992).

Tras la disolución de los CIAM se continuó con una visión modernista pero admitiendo que debía ser renovado. El pensamiento ilustrado asociado al movimiento moderno, su confianza en la posibilidad de realizar una sociedad justa a través de la aplicación de procesos racionales que llevasen hacia el progreso y la eliminación de diferencias, se puso en duda, debido a la negativa repercusión social y urbana que habían provocado.

En este contexto se vivió uno de los momentos álgidos más recientes de la visión culturalista que tuvo lugar en la década de 1970 cuando se vivió la crisis del petróleo de 1973. Esta visión resurgió en la ciudad europea donde, como cita Choay (1992) "(...) la presencia del pasado es más evidente, pero también el entorno social, donde la crisis económica de la década de 1970 generó más incertidumbres" (p.7). Preparando así la llegada del posmodernismo.

A partir de este momento los urbanistas serían diferenciados en escuelas según en qué basen su origen disciplinar y como afronten el estudio de la ciudad, la morfología urbana. Como expresa Coelho (2013),

Para o estudo sistemático da forma da cidade a que se veio a chamar de morfologia urbana, contribuíram os primeiros urbanistas como Camillo Sitte e Joseph Stübben, os geógrafos da escola francesa e alemã do período de entre Guerras, Saverio Muratori e a escola dos arquitectos italianos (...). (p.10)

Para este debate teórico y metodológico en torno a las cuestiones de la forma urbana se hizo necesario referir diferentes abordajes y disciplinas de las tres escuelas oriundas de tres países diferentes.

Cada uma destas três escolas promoveu o estabelecimento da morfologia urbana, enquanto área de conhecimento científico, ancorada em contributos de diferentes origens disciplinares, tais como a história, a



geografía e a arquitectura, entre outros. (Marat-Mendes & Cabrita, 2015, p.66)

El abordaje Inglés centrado en la descripción y explicación de la geografía urbana, desarrolla trabajos a lo largo del siglo XX. Siguen varias líneas de investigación referidas por Oliveira (2013).

La primera línea de investigación se centró en Teorías y conceptos donde destacaron Larkham (2006) y Whitehand (2001, 2007). La unión entre estas dos culturas fue establecida por Conzen, geógrafo alemán que propuso un abordaje inductivo al fenómeno urbano, en un momento en que la geografía utilizaba abordajes cuantitativos. Conzen pretendía responder a preguntas fundamentales de la morfología urbana "Cómo la ciudad consolidada adquiere su complejidad y que contribución nos puede dar el plano de la ciudad, además de que conceptos son deducidos del análisis de la ciudad". Establecía tres elementos básicos del paisaje urbano: El plano de la ciudad, el tejido edificado y los usos del suelo. En 1960 subrayó la importancia de cuatro conceptos, el "Ciclo de la parcela burguesa" donde la edificación en las traseras de una parcela reducían el espacio exterior libre; "Cintura periférica" zona originada por la estabilización temporal de usos mixtos y que sería cercada por la expansión residencial, "Estructura morfológica" donde definía que existían preexistencias que condicionan el desenvolvimiento urbano y las "Regiones Morfológicas" que eran definidas como áreas formalmente homogéneas de edificación y usos del suelo, que se diferenciaban de las aéreas envolventes(Oliveira, 2013).

Whitehand (2001,2007) continuó este abordaje pero añadió cuestiones económicas y dinámicas de edificación. Formó un grupo *Urban Morphology Research Group* (UMRG) el mayor centro de investigación de los aspectos geográficos de la forma urbana existente en Reino Unido, en el cual aparecieron un conjunto de figuras clave de la actual morfología, Hall, Kropf, Larkham, Samuels e Slater. Whitehand realiza estudios en el contexto Británico profundizando en ciclos de moda, factores económicos y en el conflicto entre el crecimiento planeado y el crecimiento espontáneo (Oliveira, 2013).

La segunda línea de investigación de la escuela inglesa cercana al pensamiento culturalista, estudió la historia de la forma urbana. La reconstrucción histórica de la configuración física urbana, en particular de ciudades medievales, estudiando formas urbanas desaparecidas, dimensiones y formas de parcelas, tipos de planeamiento medieval y realizando comparativas entre diferentes ciudades medievales europeas (Oliveira, 2013).

La tercera línea de investigación se centró en los agentes de transformación del paisaje. En analizar qué transformaba el espacio urbano, ejemplo de ello sería la Iglesia (Slater, 1897), familias aristocráticas (Lilley, 2001) ó propietarios en el periodo industrial que transforman el suelo urbano y suburbano de pequeña escala, entre otros. Los principales agentes durante la ascensión del capitalismo industrial y las consecuentes transformaciones en la estructura, arquitectura y usos de las pequeñas ciudades. Con un enfoque más reciente se ha estudiado la actividad de promoción inmobiliaria distinguiendo dos agentes, directos e indirectos y diferentes tipos de

actuación (Larkham, 1988), la importancia del ciclo de vida de una familia en el desenvolvimiento residencial decidiendo sobre la manutención o alteración de la forma original de una propiedad (Whitehand & Carr, 2001) y las tensiones entre los principales actores (Larkham & Morton, 2005) en el proceso de re-desenvolvimiento suburbano (Oliveira, 2013).

El abordaje de la escuela Italiana, que fue fundada por Muratori en los años 50, desarrolló una visión de la ciudad opuesta a las teorías modernistas teniendo como idea central la historia. Se caracterizó por su cercanía al pensamiento culturalista, al igual que algunos autores anglosajones, la preocupación y valorización de la ciudad tradicional comenzó a ser frecuente en el pensamiento de los teóricos de posguerra.

La escuela italiana convirtió la historia y arquitectura en los elementos determinantes para la explicación de los tejidos componentes de la forma urbana, la denominada "historia-operativa".

Hacer el examen del proceso de crecimiento ordenado, es decir, en el que existe una clara relación entre la estructura de la ciudad y su desarrollo en cada momento de su evolución, resulta primordial para comprender el corte que se produce con la revolución industrial y los problemas que se derivan de ello. Las causas del desarrollo urbano, sean estas de orden demográfico, económico o político, tienen, (...) el que la paralización, el mantenimiento o la reactivación del crecimiento no dependan de las estructuras morfológicas de la ciudad. (Panerai, 1983, p.38)

Muratori (1959) definió un conjunto de conceptos, tipo, tejido, organismo e historia operativa. Pretendía construir una estructura teórica crítica que explicara la creación y transformación de la forma urbana a lo largo de los siglos.

Cannigia, asistente de Muratori, continuó su tradición, desarrolló un proceso de planeamiento asentado en el análisis tipológico de la ciudad, evitando el protagonismo proyectual, defendiendo que lo correcto era "devolver al lugar su proyecto" después de ser identificado y asumido tipológicamente.

Los arquitectos italianos de 1960 defendían una visión de la ciudad opuesta a las teorías modernistas, en que el papel de la arquitectura menor y más repetitiva se convierte en el elemento decisivo de explicación de los diferentes tejidos constituyentes de la forma urbana (Simões, 2010).

Existen diferencias entre la escuela de Muratori y las posiciones de Aymonino o Rossi más próximas a la modernidad. La concepción de tipo de Muratori se diferencia de la visión de Rossi, para quien el concepto equivalía a un principio lógico e inmutable.



Rossi y Aymonino acabaron por distanciarse de la morfología urbana, en el entendimiento que de esta hacen Muratori o Cannigia porque en ella no encontraron respuestas a las cuestiones urbanas contemporáneas (Simões, 2010).

Rossi atribuye un significado tipológico a aquello que era la adopción de modelos arquitectónicos escogidos, de determinados periodos históricos y determinados lugares. Defendía el edificio aislado y destacado en la trama urbana.

Corsini (2001, citado por Oliveira, 2013) defendía que el análisis tipo-morfológico podía contribuir para la integración de nuevas intervenciones en la continuidad histórica de la ciudad:

a partir do estudo da cartografia de diversos períodos, trabalhando no sentido da descoberta das regras que contribuiriam para a evolução do tecido urbano, determinando as etapas dessa evolução e decidindo que etapa convém reforçar no sentido de construir as ligações com a cidade existente. (p. 31-32)

El abordaje de la escuela Francesa donde se identificaban dos tradiciones, basadas en tres obras fundamentales de la tercera década del siglo XX. *L'histoire de l'urbanisme* de LeVadon (1926) y *Paris de sa naissance á nos jours* de Poéte (1929) y más tarde Lefebvre (1978) con su obra *El derecho a la ciudad*, que ponía de nuevo en primer plano el pensamiento marxista.

LeVadon (1926) y Poéte (1929) iban a potenciar la revalorización de los centros históricos como lugares de vida colectiva y de interés social. LeVadon (1926) construyó una estructura de ideas de planeamiento urbano donde encajaba muchas ciudades, ignorando la evolución singular de cada una. Poéte (1929) sin embargo se centraba en París abordando su pasado y su presente como un todo, en un continuo proceso evolutivo. Profundizaba en el conocimiento de la historia urbana y en la evolución de la ciudad como elemento construido, buscaba el futuro de la ciudad en su pasado y en su presente (Simões, 2010).

La obra de Poéte (1929) fue seguida por otros autores, de modo que el recurso de la historia como instrumento de aprendizaje haría parte de la escuela francesa, llegando incluso a influenciar a la escuela italiana. Estos entendían la ciudad y la arquitectura como una lectura continua, apoyándose en el estudio de la cartografía de la ciudad para detectar la evolución de su forma, caracterizando la configuración y evolución del trazado en función del periodo de formación.

En la década de 1960 la investigación sobre ciudades estaba dividida entre dos escuelas; la Escuela de arquitectura de Paris-Belleville centrada en Huet y la escuela de arquitectura de Versalles con figuras como Castex, Depaule y Panerai(1977). Ambas escuelas abordaban la ciudad como arquitectura buscando fragmentarla en elementos analizables. Sus objetivos se basaban en reunir elementos para comprender el espacio urbano moderno y analizar la ciudad además de restablecer el diálogo entre la ciudad y la historia de la arquitectura (Oliveira, 2013).



Lefebvre (1978) entendía la ciudad como una serie de tejidos urbanos que además de tener un aspecto morfológico, encerraban toda una fenomenología abstracta relacionada con la manera de vivir, la cotidianidad, a la cual se refería como sociedad urbana. El pensamiento de Lefebvre (1978) estaba influenciado claramente por las corrientes naturalistas, como Marx y al mismo tiempo por el pensamiento culturalista, ya que como se mencionó al inicio del capítulo denunciaba las agresiones que el espacio urbano tradicional venía sufriendo desde el inicio de la revolución industrial y proponía métodos para valorizar el espacio representativo, de la sociedad urbana, el cual solía coincidir con los núcleos históricos pre-industriales de las ciudades europeas. En su libro *El derecho a la ciudad*, (1978) el autor prestaba atención especialmente a la sociedad urbana como propietaria del espacio que habitaba y reivindicaba el derecho de estos a participar en el desarrollo urbanístico de la ciudad, especialmente el proletariado, responsable de generar resistencia para eliminar las diferencias sociales y combatir las presiones que amenazaban a la sociedad urbana y a su entorno. Al mismo tiempo se observaba un positivismo en su visión propia del pensamiento ilustrado, para alcanzar objetivos humanistas y políticos (Lefebvre, 1978).

En la década 1980 destacaban los trabajos de Pier Pinon (1978) y Bruno Fortier (1979), el primero utilizaba la desagregación de los objetos arquitectónicos y urbanos en sus diversos componentes, estudiando las relaciones entre la tipología y la métrica y el segundo realizaba el estudio de París a partir de un conjunto de 20 fragmentos urbanos.

Como se ha referido la escuela Francesa constituía un polo fundamental del estudio de la morfología urbana, de los tejidos urbanos, del análisis histórico, de la tipología de lo edificado y del análisis arquitectónico, que junto a la escuela Italiana y su metodología que toma la evolución histórica como base en la transformación urbana, serán utilizadas como base teórica en la metodología en la presente investigación.

Por último destacaba la escuela anglo-sajona con su abordaje normativo aplicado sobre situaciones existentes, con el propósito de mejorar la cualidad del ambiente urbano y de elaborar una base conceptual que permitiese al planeador manipular la forma urbana.

Destacan Lynch (1960) y Cullen (1961). Donde Lynch (1960) abordaba el aspecto de las ciudades, sus posibilidades de cambio y su "legibilidad", identificación y caracterización de los elementos de la imagen urbana: vías, límites, barrios, cruces y elementos marcantes. Lynch (2008) definía la ciudad como, "Una construcción en el espacio, pero se trata de una construcción en vasta escala, de una cosa que solo se percibe en el curso de largos lapsos" (p.9). Cullen (1961) tenía como objetivo la reunión de los elementos que creaban un determinado ambiente urbano. Ambos partían del principio que la percepción permitía una reflexión sobre lo cotidiano y posibilitaba la comprensión del espacio urbano. Aunque Lynch (1960) tenía una visión más abstracta que Cullen (1961), centrándose en la cualidad visual de la ciudad.



Alexander (1985) defendía ciudades naturales organizadas en semi-retícula y criticaba a aquellos que buscaban inspiración en las características plásticas del pasado, en lugar de investigar el tipo abstracto de principios de las antiguas ciudades y el modo intemporal de construir. Buscaba sistematizar las formas urbanas, sosteniendo que las cualidades de los espacios, tenían un valor universal. Escribe "La ciudad no es un árbol", donde realizaba una comparativa entre la ciudad moderna y la vernácula, caracterizándolas. A la ciudad moderna -la proyectada- la definía como artificial, siendo las ciudades o partes de ellas creadas por arquitectos y urbanistas. A la ciudad vernácula -la no proyectada- la denominaba natural, siendo las ciudades que se desarrollaban de forma "más o menos" espontánea. Esta definición fue utilizada y aplicada por Teixeira (2012) en su explicación sobre la forma urbana de la ciudad portuguesa.

Krier (1975) proponía una clasificación tipo-morfológica en elementos primarios: la plaza, la calle, y los monumentos. Defendía un modelo de "proyecto ecológico" que se promocionaba como "urbanismo neotradicional" y que defendía un entorno urbano formalmente unitario y éticamente íntegro. Al igual que sus antecesores, pregonaba un mensaje contra las nuevas tecnologías y la sociedad de masas. Ejemplo de ello fue el conjunto urbano en Londres de Quilan Terry donde quedaba patente el interés por la historia pero sin traspasar la fachada. Esta artificialidad se expandió por Europa y Estados Unidos a lo largo de la década de 1980, como refería Choay (1978) "(...) venían a constatar la importante mutación que el concepto de historia había experimentado en la cultura posmoderna" (p.26). Artificialidad basada en la manipulación de la historia que se ha utilizado en la actualidad en numerosos centros urbanos de todo el mundo.

El análisis y conocimiento de la historia como presencia determinante en la imagen de la ciudad fue un punto en común en un gran número de autores de las distintas escuelas, punto que se debía tener en cuenta a la hora de realizar el análisis de una ciudad. Estas escuelas que surgían en esta época presentaban estudios de gran relevancia de la forma urbana, y constituían el objeto urbano, debiendo ser leídos a través de la experiencia más directa. Fue aquí cuando apareció la cuestión del tejido urbano.

2.1.2 FORMA URBANA, TEJIDO URBANO Y SU ANALISIS.

Eran muchos los teóricos que plantearon las bases del análisis de la ciudad mediante su forma. Los que más han aportado en este ámbito son las escuelas francesa e italiana referidas anteriormente.

La forma urbana fue la materialización de la ciudad, capaz de determinar la vida humana en comunidad. Una realidad producida por factores sociales, económicos o políticos. Se encontró unida a la apropiación del espacio en la vida comunitaria de los ciudadanos. Por lo tanto, la forma influenciaría directamente la vida social y el comportamiento de sus habitantes (Lamas, 2010).

Para captar la ciudad de forma objetiva, estudiando la forma física de la misma hubo que estudiar su historia, su economía, demografía y la realidad social que la había producido, como decía Lefebvre (1978) "no es suficiente examinar este texto sin recurrir al contexto" (p.74).

El análisis de la forma urbana constituía una clave para descubrir las huellas que había dejado la sociedad en un determinado momento. Como indicaba Lefebvre (1978), "Las ciudades fueron marcadas por actos y agentes locales, pero también por las relaciones impersonales de producción y propiedad, y por consiguiente de clases y luchas de clases; y, subsiguientemente, por las ideologías" (p.73).

El tejido urbano fue la ciudad física, que incluía el espacio y lo edificado, lo público y lo privado, las calles, los edificios, las infraestructuras, etc. la realidad de la ciudad construida. Su interés "(...) no se limita a su morfología. Es el armazón de una "manera de vivir" más o menos intensa o desagradada: la sociedad urbana" (Lefebvre, 1978, p.26).

Este concepto fue utilizado por Muratori, Panerai y otros autores. Pierre Merlin (1988, citado por Coelho, 2013) consideraba: "O tecido como realidade temporal condensa todo um processo evolutivo, toda uma história, que se traduz num resultado muito particular a cada momento e que explica a riqueza formal das nossas cidades" (p.14).

La descomposición del tejido para su análisis, abstraigo su proceso evolutivo y sólo pudo ser realizada como abordaje teórica con el fin de sacar una lectura interpretativa.

O tecido urbano é a expressão física da forma urbana. É constituído pelo conjunto dos elementos físicos que a constituem-o sítio, a rede viária, a divisão cadastral, a relação entre os espaços construídos e livres, a dimensão, a forma e o estilo das construções- e pelas relações estabelecidas entre estes elementos (...). (Coelho, 2013, p.14)



Como argumenta Rossa (2015),

Uma história que não pode apenas ser analítica e narrativa, más essencialmente de interpretação ativa. Para tal é necessário desenvolver de forma integrada o conhecimento e metodologías em história e em planeamento, cabendo á arquitectura um papel articulador preponderante, enquanto ética e método de síntese prepositiva través do desenho. E, com isso, literal e analogamente "parcela a parcela refazer cidade". (p.222)

El análisis de un tejido urbano según Coelho et al. (2013) de una misma ciudad, o mismo elemento de un fragmento urbano, analizados estáticamente sin tener en cuenta su evolución, justifica su carácter único e irrepetible el de la ciudad real, que la diferencia de un modelo ideal. El autor destacaba las características que podían ser atribuidas a los tejidos urbanos, entre ellas las cualidades estéticas y vivenciales. Destacaba tres que permitían afirmar la riqueza formal del tejido construido: la complejidad, la diversidad y la identidad.

MORFOLOGIA URBANA

La morfología urbana es el estudio sistemático de la forma de la ciudad. Como explica Oliveira (2015) "(...) significa o estudo das formas urbanas bem como dos atores e dos procesos responsáveis pela sua transformação" (p.17).

Samuels (2000) definía la morfología urbana como la técnica para analizar el tejido urbano y comprender su transformación en relación con las transformaciones sociales, económicas o demográficas.

Otra teoría a destacar fue la morfogenética de Aymonino (1977), donde mostró que los trazados se relacionaban con la formación y crecimiento de la ciudad, a partir de los cuales surgían las edificaciones. Esta idea coincidía por la seguida por Solà-Morales (1997), que establecía el trinomio de urbanización –estructura, edificación y parcelación- elemento de gran importancia que permitía descubrir el crecimiento de la ciudad a partir de los elementos generadores (principio Infraestructural).

Kropf (1997) destacaba un conjunto de principios de investigación desenvueltos por la escuela Italiana de Morfología Urbana y Tipología de lo edificado, que podían ser utilizados en la construcción de un zoneamiento formal. Kropf (1997), es citado por Oliveira (2013),



As formas urbanas existentes são contentoras das actividades humanas e resultam de um processo histórico de formação; as formas urbanas e as actividades humanas estão interrelacionadas mas essa relação não é fixa ou imutável; a estrutura e o carácter da cidade resultam quer da continuidade quer da transformação. (p.27)

Kropf (1997) describía el tejido según varios niveles: calles y manzanas, parcelas, edificios, espacios, estructuras y materiales. Para Kropf (1997, citado por Oliveira, 2013) la noción de tejido urbano era como un todo orgánico." (...) é fundamental para identificar e descrever o carácter de uma cidade, já que esta fornece um conjunto de meios, claros e explícitos, que permitem especificar as características físicas dessa cidade, obtendo uma definição mais rigorosa desse carácter" (p.28).

Moudon (1998) sustentaba que los métodos utilizados por la morfología urbana ayudaban a describir y explicar las características formales de los ambientes urbanos contemporáneos.

McGlynn y Samuels (2000) desenvolvían un abordaje morfológico que incluía elementos analíticos y prescriptivos, más fácil de utilizar que las técnicas morfológicas convencionales. Utilizaban el concepto de "embudo" donde ciudad tradicional y ciudad moderna eran representadas como dos embudos, uno volteado para arriba y otro para abajo, mostrando la variedad en los diferentes niveles de resolución. Donde la ciudad tradicional era representada como un embudo invertido presentando mucha diversidad en su parte ancha, donde se ubicaban los barrios, calles, parcelas, edificios, y donde esta forma iba reduciéndose hacia la boca del embudo donde se localizaban la escasa variedad de materiales. Por el contrario en la ciudad moderna el embudo se invertía dando lugar a diversidad de materiales y escaseando la variedad en el resto de niveles.

Larkham y Morton (2011) exploraban la utilización del concepto de región morfológica, al nivel de la conservación y manutención de la identidad de determinadas áreas urbanas. Se centraban en el tema de "diseño de frontera" entre dos áreas morfológicas en una ciudad. Respondiendo en algunos casos e incentivando a la investigación futura en aquellos a los que no se encontraba respuesta; la naturaleza de la frontera, el propósito con que fue diseñada, porqué es diseñada, como se delimitaba dicha frontera y que elementos de la forma urbana la determinaban (una calle, traseras de edificios, parcelas, entre otros).

La aplicación de la morfología urbana en el estudio tipológico y su relación con los individuos, (análisis socio-físico) hace necesario referir ambos tipos de análisis y sus teóricos principales.



ANÁLISIS SOCIO-FÍSICO

Fueron muchos los teóricos que realizaron un juicio crítico sobre problemas de la ciudad, en los cuales urbanismo y sociología aparecían íntimamente vinculados.

En las últimas décadas, distintos autores tales como, Busquets (1992), Parcerisa (2012), De las Rivas (2004), Sola Morales (1968) y De Gracia (1961) definían la perspectiva actual sobre el conocimiento de la problemática existente en las ciudades. De Gracia (1992) expone, "Las consecuencias indirectas de una torcida utilización del Movimiento Moderno han sido poco satisfactorias, tanto para los centros históricos como para las periferias un hecho comúnmente aceptado; si bien apenas se ha enfatizado" (p.19).

Uno de los teóricos más destacados fue Lefebvre (1978) que aplicaba al urbanismo los principios de la sociología marxista. Realizaba un juicio crítico sobre los problemas de la ciudad, en los cuales urbanismo y sociología aparecían como dos ciencias vinculadas. Con su reflexión teórica redefinía las formas, funciones, estructuras de la ciudad (económicas, políticas, culturales, etc.) así como las necesidades sociales de la sociedad urbana. Defendía que "ha aparecido el derecho a la ciudad, es decir, a la vida urbana, condición de un humanismo y de una democracia concebida sobre premisas nuevas" (Lefebvre, 1978, p.4). Su trabajo no sólo se centraba en la crítica al funcionalismo, criticaba dicha ideología porque encubría una estrategia de clases. Defendía la ciudad como la proyección de la sociedad global sobre el terreno donde, "Los conflictos entre clases y las contradicciones múltiples se plasman en la estructura y forma urbana" (Lefebvre, 1978, p.10). Existiendo dos clases, las clases dirigentes que poseían el capital y controlaban tanto la economía como la sociedad entera, involucrándose en el arte, el conocimiento y la ideología. Frente a éstos, estaba la clase obrera de tendencias diversas según la rama de la industria, las tradiciones locales y nacionales, normalmente segregadas en la periferia de barrios obreros. Lefebvre (1978) explicaba,

Entre las mallas del tejido urbano, persisten islotes e islas de ruralidad «pura», territorios a menudo pobres (no siempre), poblados de campesinos de edad, «mal adaptados», despojados de todo lo que constituyó la nobleza de la vida campesina en las épocas de la más grande miseria y opresión. La relación urbanidad-ruralidad no desaparece por tanto; por el contrario: se intensifica. (p.27)

Distinguía tres períodos en su análisis crítico; en el primero describía como la industrialización, llevada según una estrategia de clase, se comportaba como potencia negativa en la realidad urbana. Un segundo período cuando la sociedad urbana descubría el riesgo de descomponerse si la ciudad y la centralidad le faltaban y el tercero donde se intentaba restituir dicha centralidad. Lefebvre, (1978) refiere, "Se ha comprobado y verificado ya que la historia permite elucidar la génesis de la ciudad y sobre todo permite delimitar mejor que ninguna otra ciencia la

problemática de la sociedad urbana" (p.55). Consideraba la ciudad como obra de agentes históricos y sociales, diferenciando entre la ciudad real presente y *lo urbano*, realidad social compuesta por relaciones a concebir y a construir o reconstruir. Defendía que la sociedad urbana no podrá prescindir de su base morfológica (Lefebvre, 1978).

ANÁLISIS TIPOLOGICO-PROCESUAL

El análisis tipológico era la lectura de los diferentes tipos de edificación que se ubican en un lugar. Este análisis relacionaba el contexto en el cual se encontraba un elemento con el propio objeto.

El concepto de tipología pretendía clasificar los distintos grupos de edificaciones en función de aspectos funcionales y formales que presentaban en común. Clasificando de este modo los edificios en función a distintos parámetros tales como relación con la calle, altura, ancho, organización, etc. se podría ordenar el conjunto y comprender la lógica de las variaciones existentes, estableciendo su tipología.

La crisis ideológica del movimiento moderno hizo que el concepto de tipología adquiriese un gran valor. La recuperación de las ciudades antiguas generó un interés por el tejido urbano, cuya prioridad era preservarlo. Muratori (1959) realizó un estudio que posteriormente seguirían Rossi (1960) y Aymonino (1967), analizando las ciudades a partir de diversos elementos, siendo uno de ellos la tipología edificatoria.

Por lo que el estudio de la tipología edificatoria junto con el estudio morfológico complementaba un objeto de interés en el cual las ciudades son analizadas en profundidad y su crecimiento adquiere sentido.

Para la respuesta al primer objetivo - clasificar matrices morfo-tipológicas de las "ilhas" de Oporto - fue preciso encontrar una base teórica como método para el análisis tipológico-procesual de las "Ilhas". Los que más han aportado en este ámbito fueron los teóricos de la Escuela Italiana referida anteriormente, donde han destacado Muratori, Cannigia, Aymonino y Rossi.

Muratori (1959) fundador de la escuela Italiana en los años 1950. Pretendía construir una estructura teórica crítica, de la explicación de la creación y transformación de la forma urbana a lo largo de los siglos. Realizaba un estudio sobre Venecia abordando la ciudad en su totalidad, con el objetivo de desenvolver un método de lectura de las estructuras urbanas. Le otorgaba una gran importancia a la caracterización de los tipos edificatorios y a la relación entre calles y edificios.

Se refería a su investigación como una de las más equilibradas en términos de rigor de aproximación, pasando de la ciudad para la manzana y para el edificio, utilizando constantes ampliaciones de escala. Estudiaba la masa edificada y la edificación singular, los espacios exteriores de circulación y pausa, las relaciones entre intervención humana y espacio natural (Oliveira, 2013).



Definía un conjunto de conceptos fundamentales Tipo, Tejido, Organismo e Historia Operativa. Muratori (1959, citado por Oliveira, 2013) refería que su especificidad destacaba:

o tipo não se individualiza senão numa aplicação concreta, isto é no tecido;
o tecido não se individualiza senão na sua envolvente que é o organismo urbano; o valor do organismo urbano só se concretiza na sua dimensão histórica, numa construção temporal que parte sempre das condições sugeridas pelo pasado. (p.31)

Aymonino (1977) establecía la tipología edificatoria como uno de los factores de mayor importancia en la morfología urbana, afirmando que la relación entre tipología y morfología servía para entender la estructura de la ciudad.

Rossi (2001) con su libro *La arquitectura de la ciudad* realiza una articulación total en la relación entre la forma urbana y tipología constructiva. Este afirmaba que, "A forma com que se realizam os tipos de edificações residenciais, o aspecto tipológico que os caracteriza, está intimamente ligado á forma urbana" (Rossi, 2001, p.80).

Según Rossi (2001) para empezar a clasificar se debía comenzar por la "tipología de los edificios y su relação com a cidade, [...] considerando sempre os edificios como momentos e partes de um todo que é a cidade" (p.24) y definía tipología como "a idéia de um elemento que desempenha um papel próprio na constituição da forma e que é uma constante" (p.29).

En su obra lanzaba un tratado contemporáneo sobre como comprender la ciudad en su dimensión física, compuesta por una teoría sobre los hechos urbanos con un método de análisis propio "(...) procurei estabelecer um método de análise que se preste a uma avaliação quantitativa que possa servir para levantar o material estudado segundo um critério unitário. (...) " (Rossi, 2001, p. 2-3). Por hechos urbanos se entendía aquello que se apreciaba sensorialmente por el usuario de la ciudad, o sea, el énfasis estaba en la dimensión física abarcada por la capacidad de la percepción visual humana in situ. El método consistía en la delimitación de un área de estudio y en la descripción de las relaciones que se establecían en el espacio urbano entre los elementos que lo definen, los edificios.

"Esse método é proporcionado pela teoria dos fatos urbanos... pela identificação da cidade como artefato e pela divisão da cidade em elementos primários e em área-residência. Estou convencido de que há uma séria possibilidade de se fazerem progressos nesse campo, procedendo-se a

um exame sistemático e comparativo dos fatos urbanos com base na primeira classificação aqui tratada (...)." (Rossi, 2001, p. 3)

Esa separación es hecha por Rossi (2001) a partir de las funciones originalmente atribuidas a los edificios. La categoría tipológica no variaba aunque la estructura física de los edificios cambiase. Esta visión fue justificada por Rossi con la formulación de las teorías de las Permanencias de Poéte y Lavedan, donde referían el poder de mantener el sentido de la forma física de los centros urbanos a lo largo de la historia de la ciudad. En este punto, Rossi contextualizaba en su método, una perspectiva histórica de la ciudad en la que la forma se materializaba.

El tipo se fue constituyendo según las necesidades y con aspiraciones de belleza, únicas pero variadísimas según las sociedades diferentes. Estaba ligado a la forma y al modo de vida.

La definición magistral de tipo y modelo de Quatremère de Quincy (n.d.) uno de los mayores teóricos de la arquitectura es citado por Rossi (2001):

A palavra `tipo´ não representa tanto a imagem de uma coisa a ser copiada ou imitada perfeitamente quanto a idéia de um elemento que deve, ele mesmo, servir de regra ao modelo (...). O modelo, entendido segundo a execução prática da arte, é um objeto que se deve repetir tal como é; o tipo é, pelo contrário um objeto, segundo o qual cada um pode conceber obras, que não se assemelharão entre si. Tudo é preciso e dado no modelo; tudo é mais ou menos vago no "tipo". Assim, vemos que a imitação dos `tipos´ nada tem que o sentimento e o espírito não possam reconhecer. (p. 25-26)

Según Rossi (2001), el tipo mantenía las diferencias de las construcciones según las distintas épocas."O tipo é, pois, constante e se apresenta com características de necessidade; mas, mesmo determinadas, elas reagem com a técnica, com as funções, com o estilo, com o carácter colectivo e o momento individual do fato arquitetônico" (p.27). Este autor afirmaba también que las diversas zonas residenciales así como la constitución de las viviendas desde el punto de vista tipológico atendían en gran medida al mecanismo de la especulación, elemento que desarrollaba el crecimiento de una tipología u otra en las distintas ciudades (Rossi, 2001).

Rossi (2001) argumentaba que el problema de la tipología nunca fue tratado de una forma sistemática y con la amplitud necesaria y que a día de hoy este estudio está emergiendo en las escuelas de arquitectura dando buenos resultados. Aunque no son declaradas, tenía similitudes con el trabajo de Muratori (1959): la situación histórica, la dicotomía entre área-residencia / elementos primarios y la defensa de la



relación íntima entre forma urbana y forma arquitectónica. Este carácter genérico de la tipología de Rossi hizo que sus ideas fuesen muy populares, aunque no fueron aplicadas a la descripción minuciosa del edificio en sus partes.

Como se ha puesto de relieve en esta parte de la investigación los modelos base del pensamiento urbano europeo que continuaban hasta nuestros días, el modelo culturalista y progresista se mostraban insuficientes para solucionar la problemática de la ciudad. Como se comenzó refiriendo en este capítulo, terminada está una época en que se creyó que la ciudad crecería indefinidamente. Este pensamiento comenzó con la devastación desatada por la crisis del petróleo que provocó la proliferación de los discursos conservacionistas, debido a que los costes globales de rehabilitación eran menores de lo que la expansión urbana periférica. Ya lo apuntaba Secchi (1984) las condiciones han cambiado, donde hacía referencia a los fenómenos que habían irrumpido en las ciudades europeas: fin del crecimiento urbano, descenso de la población, desmantelamiento industrial, terciarización, fenómenos que sufría la sociedad y la economía y donde para él era crucial la reutilización de la ciudad existente. La ciudad europea por tanto, cambiaría, pero su principal preocupación no sólo sería el crecimiento físico y poblacional, sino que la calidad de vida de sus habitantes fuera mayor.

Pensamientos como los de Lefebvre tendrían una gran validez hasta la actualidad, aunque la realidad de nuestro contexto económico hace necesario prestar atención a estos aspectos a la hora de trazar estrategias y diseñar proyectos urbanos que den forma a la ciudad contemporánea.

Esta conciencia general se encontró íntimamente ligada con los tratados de las escuelas francesas e italianas en defensa de los tejidos antiguos como modelo de desarrollo de las ciudades. La escuela francesa constituyó un polo fundamental del estudio de la morfología urbana, de los tejidos urbanos, del análisis histórico, de la tipología de lo edificado y del análisis arquitectónico, que junto a la escuela italiana y su metodología que toma la evolución histórica como base en la transformación urbana, fueron utilizadas como base teórica en la metodología en la presente investigación. Estas líneas de pensamiento y la teoría de Lefebvre (1978) que defendía que la sociedad urbana no podía prescindir de su base morfológica, hicieron que el marco teórico, sobre la morfología urbana, fuese una herramienta para el análisis de la morfo-tipología de las "ilhas". Este análisis se relacionaba con la realidad urbana, uniendo objeto y contexto, llegando como conclusión a la definición de principios para la valorización del carácter distintivo de las "ilhas" en el contexto urbano portuense. Antes de realizar este análisis, se hizo necesario poner de relieve los diferentes estudios realizados sobre la forma urbana en Portugal y en la ciudad de Oporto, y los estudios actuales realizados sobre las "ilhas".

2.2 ESTADO DEL ARTE

Este apartado presenta los estudios más recientes sobre los orígenes, desarrollo y características fundamentales del estudio de la forma urbana en Portugal, con especial atención a la ciudad de Oporto y sobre sus "ilhas"

En el estudio de la forma urbana se otorgaba especial atención a tres abordajes morfológicos, de tres países distintos que vinieron a asumir la designación de las escuelas inglesa, italiana y francesa (ya explicadas en el apartado anterior). Las tres promovían y establecían la morfología como área de conocimiento científico basada en disciplinas y metodologías diferentes (historia, geografía y arquitectura) pero como refieren Marat-Mendes y Cabrita, (2015) con una "linha de pensamento tipo-morfológica común" (p. 66-67).

Los primeros estudios morfológicos fueron realizados a inicios del siglo XX. Debido a la historia del país, particularmente durante la época de los Descubrimientos, la cartografía fue una fuente de información fundamental para la investigación morfológica. Trabajos como el de Silveira, Chicó, Mota y Cortesão fueron fundamentales (Oliveira, 2013).

Como estudios arquitectónicos destacaban tres libros, *Casas Portuguesas* (Lino, 1933) donde se realizaba un cuidado análisis tipo-morfológico destacando las características de las casas portuguesas. El segundo, realizado por el Sindicato Nacional dos Arquitectos realizado entre 1955 y 1960 donde se estudiaron la casa típicamente portuguesa y en el que concluyeron que no existía una arquitectura específicamente Portuguesa o una casa típica portuguesa y el tercero un análisis de un tipo residencial específico, los solares, del Norte de Portugal.

Destacaba la investigación de tres geógrafos, el primero Ribeiro (1938), geógrafo portugués que producía el Inquérito de Geografia Regional basado en el estudio de la Geografía do Habitat Rural desarrollado por Albert Demangeon en 1920, 1926, 1927 (Mendes & Cabrita, 2015).

El segundo Oliveira (2007) que realizó la primera tesis Portuguesa en geografía urbana sobre el estudio de una ciudad, Oporto, presentando una visión de su desenvolvimiento urbano e ilustrando su heterogeneidad espacial. Y por último el geógrafo Gaspar que estudiaba la evolución histórica de las ciudades, con gran interés por la ciudad medieval y, más tarde, por la ciudad moderna y contemporánea.

En los últimos años destacó el trabajo desarrollado por Teixeira, que constituyó un aporte fundamental para el estudio de la evolución de la ciudad portuguesa. Publicó tres libros, Teixeira y Valla (1999) centrándose en las fases de formación inicial de la ciudad Portuguesa entre los siglos XIII y XVIII (2001), Teixeira (2001) con artículos del Congreso *A Praça na Cidade Portuguesa*; y Teixeira (2008) donde estudiaba las formas de la ciudad Portuguesa.

Destacaba también el Atlas Morfológico de la Ciudad Portuguesa desarrollado por Coelho y su grupo "Forma Urbis Lab" Ferreira (1986) y Fernandes (2005) estudiaban



las características que conferirían cualidad a un determinado espacio, verificando la pérdida de cualidad del espacio urbano portugués. Ferreira estudiaba diez ciudades Portuguesas. Otro autor que establecía una serie de premisas para estudiar la ciudad es Fernandes (2005), citado por Oliveira (2013, p.40-41) que defendía,

Primeiro, a planta de uma cidade é o resumo das sua história, e por ela podem seguir-se as várias etapas do seu desenvolvimento; segundo, a observação de plantas urbanas facilita e potencia a comparação de espaços diferentes; terceiro, a elaboração própria de plantas permite observar e interpretar o existente, descrever o projetado e o realizado, e concretizar os resultados da busca de faseamentos e de responsáveis.

Ferrão(1985), Mandroux-França (1986) e Nonell (2002) estudiaban la expansión de Oporto fuera de las murallas en la época de João Almada.

En las últimas décadas, trabajos de investigación de morfología urbana y tipología de lo edificado fueron desenvueltos por arquitectos, estudiando la relación de edificios con el territorio a cuatro escalas diferentes: región, barrio, calle o plaza.

En el estudio de la relación entre edificio y ciudad, destacaba Barata (1996) que estudiaba los tipos residenciales de Oporto. Analizaba diferentes niveles como la relación de la parcela con el relieve y el trazado viario, dimensiones de las parcelas, edificación y espacio exterior privado, organización interna y usos, época y procesos de formación de la parcela, materiales de construcción y elementos de identidad arquitectónica (Oliveira, 2013).

Teixeira (1996) se centraba en un tipo específico residencial las "Ilhas" vivienda para la clase trabajadora del siglo XIX, objeto de este estudio. En su libro *Habitação popular na cidade Oitocentista* describía su localización y forma, el contexto social y económico que dieron lugar a sus características tanto espaciales como formales.

Destacaron dos estudios realizados sobre la relación entre edificio y la calle o plaza que fueron publicados por la FAUP (Facultad de Arquitectura Universidad de Oporto). El primero realizado por Pires (2001) que estudiaba la apertura de la calle Alvares Cabral del siglo XIX al XX, analizando los tipos de vivienda unifamiliar propuestos y su importancia en el tejido urbano. Vasconcelos (2008) estudiaba la evolución de Plaza de Marquês de Pombal hasta el siglo XX.

Nuno Portas desenvolió investigación sobre análisis tipológico de vivienda colectiva de 1962 a 1974, pasándose posteriormente al análisis de la ciudad.

Oliveira (2013) proponía una metodología de evaluación de la forma urbana, *la Morpho* centrada en los elementos fundamentales de la forma urbana: las calles, las parcelas y los edificios.



El mismo autor en su libro *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX y XX* destacaba que los trabajos de morfología urbana realizados en Portugal en la última mitad de siglo eran en su mayoría, realizados por esfuerzos individuales y subrayaba la importancia de la creación de la Red Portuguesa de Morfología Urbana (PNUM) como grupo del ISUF. Este grupo pretendía ligar diferentes abordajes, desarrollando investigación morfológica conjunta, posibilitando contactos y el conocimiento de resultados tanto nacionales como internacionales.

Además de poner de relieve los estudios realizados sobre Portugal fue importante conocer los estudios más recientes sobre las "ilhas". Se hizo necesario comenzar explicando el significado de la palabra portuguesa "ilha" que significa isla, pero en la ciudad de Oporto, este significado era diferente al resto del mundo. Una "ilha" era una tipología de vivienda operaria que se multiplicó por la ciudad, como consecuencia de la Revolución Industrial y el crecimiento poblacional del siglo XIX. Estas unidades urbanas eran descritas por primera vez en Portugal en el Vocabulario Portugués y Latino (1713 citado por Seixas, 1997) como "uma e muitas casas juntas, que em uma cidade tem ruas ao redor de si por todas as partes" (p.107). Esta definición hizo entender la "ilha" como algo aislado y rodeado de calles, como una manzana. Sin embargo la Gran Enciclopedia Portuguesa y en el Gran Dicionario de la Lengua Portuguesa se refieren a "ilha" como "grupo de casas isoladas e cercado de ruas por todos os lados". Estas dos últimas publicaciones se refieren a "ilha" como "patio, cercado de viviendas pobres".

Las "ilhas" hicieron parte de la historia de Oporto. Eran comunes en la ciudad, ya antes de la industrialización, como prueba la descripción de la ciudad por parte del padre Rebelo da Costa, publicada en 1789, identificando la presencia de "casas que têm quinze famílias diferentes e que pela sua dilatada extensão se chamam de ilhas" (Costa, 2001, p. 61). Otras definiciones fueron dadas por diversos autores como, "uma unidade urbanística de construção espontânea, não se identificando com nenhum tipo anterior de construção rural ou urbana" (Seixas, 1997, p.107). Ó versiones diabolizadas muy conocidas como la definición del médico Ricardo Jorge, (1899, citado por Pinto, 2011, p.125),

São renques de cubículos, às vezes sobrepostos em andar, enfiados em coxia de travesso. Este âmbito, onde se apilham camadas de gente, é por via de regra um antro de imundicie; e as casinhas em certas ilhas, dessoalhadas e miseráveis, pouco acima estão da toca lobrega d'um troglodita. Existem esses ruins specimes, disseminados por toda a cidade, mais frequentes no Carvalhido, Paraizo, Fontinha, S. Victor, Antas, Montebello, Fontainhas, etc. São o acoito das classes operárias e indigentes, que, mercê d'um aluguer usurário, pagam o seu direito de residência a preço mais subido do que as classes remediadas.

Estos conjuntos de viviendas aislados en relación al espacio urbano fueron deliberadamente construidos en el espacio libre detrás de las viviendas burguesas. Estaban ligadas a la calle por corredores estrechos que se localizaban bajo o al lateral de la vivienda burguesa. Eran viviendas minúsculas, de bajo coste, sin confort y calidad, ordenadas a lo largo de un pasillo estrecho. Y, a pesar de todos los intentos del poder público por destruirlas y por realojar a sus residentes a lo largo del siglo XX, todavía existen multitud de ellas a día de hoy. Lo que en el pasado fue considerado un problema urbano, podría ser hoy una oportunidad para la ciudad, por eso actualmente, se tiene atribuido al tema de las "ilhas" considerable producción académica, en su mayoría son estudios producidos en el ámbito de la ciencias humanas y sociales. Entre estos trabajos, destacaban varias vertientes:

La denuncia de las malas condiciones de vida a que estas personas están sujetas todavía hoy, estudiadas por Loureiro y Veloso (2008) ambas del departamento de geografía de la Universidad de Oporto, en su artículo *As ilhas do Porto: Lugares de resistência, centrando su análisis en el barrio de Ramalde*.

Otra categoría fue la comprensión del significado de estos espacios para las personas que allí residían y para la ciudad, valorando sus aspectos positivos. Estudiado por el Arquitecto Luis Paulo Novais Pacheco en su tesis de maestrado (2001) titulada *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre)conceitos*.

Otra vertiente más demográfica con datos estadísticos que presentaban como importantes fuentes de información. Fue ejemplo, el estudio realizado por el profesor de la Facultad de letras de la Universidad de Oporto, Pereira (1996) titulado *Casa e família. As «ilhas» do Porto em finais do século XIX*.

Desde el punto de vista del patrimonio cultural, un estudio realizado fue la tesis de Cunha (2012) titulada *"Da mina ilha não se vê o mar" As ilhas do Porto: Património, Práticas e Representações*.

Destacan los estudios publicados por la Câmara Municipal de Oporto, en el año 2001, referente al "Estudo Socioeconómico da Habitação Social" y "As Ilhas do Porto: estudo socioeconómico". Basados en estadísticas de los datos del censo y entrevistas a la población, fuente importante de datos cuantitativos.

Otros autores de monografías, como el trabajo desenvuelto por Teixeira, que constituyó un aporte fundamental para el estudio de la evolución de la ciudad Portuguesa y de las "ilhas". Teixeira (1996) En su libro *Habitação popular na cidade Oitocentista* describió su localización y forma, el contexto social y económico que dio lugar a sus características tanto espaciales como formales. Defendía que fueron una forma de vivienda bien adaptada a los medios económicos de sus habitantes, a los recursos financieros de sus constructores y a las condiciones espaciales en las que fueron desenvueltas.

Otro autor local de Oporto que estudió las "ilhas" es Seixas (1997). Seixas (1997, citado por Loureiro & Veloso, 2009) defendía "As ilhas são por definição uma unidade urbanística de construção espontânea, não se identificando com nenhum tipo anterior de construção urbana ou rural" (p.35).

Para comenzar a analizar y abordar el presente estudio se hizo indispensable profundizar en el contexto en el cual se había desarrollado la ciudad de Oporto. La componente histórica fue el punto de partida, debido a la importancia de la misma, en el conjunto de la ciudad.

Existían diversas obras que hablaban de su evolución, esta bibliografía de apoyo sería básicamente constituida por obras de la historiografía local de la ciudad do Oporto.

De gran interés fueron imágenes históricas de la ciudad, encontradas en el archivo, en las cuales se mostraba, la evolución urbanística de la ciudad, en los distintos periodos. Por otra parte existían también publicaciones, revistas o libros en los cuales se mostraban datos económicos, demográficos y sociales de Oporto.

Esta bibliografía sirvió de gran apoyo desde el primer momento de estudio siendo de gran importancia el contexto histórico tal y como apuntaban la escuela francesa, italiana e inglesa.

Como conclusión, ante estos estudios, monografías e información al respecto, esta investigación pretendía añadir algo más, sin ignorar las aportaciones anteriores. Se pretendía realizar un abordaje de la realidad de las "ilhas" sobre un prisma diferente, el de la morfología urbana. De la misma forma, añadir un análisis de su contribución como objeto relevante en la transformación de la ciudad do Oporto y en la configuración del espacio urbano actual.

3

DESARROLLO DE OPORTO Y LAS "ILHAS"
HASTA EL SIGLO XX

3.1 ESPECIFICIDAD DEL URBANISMO PORTUGUÉS

Este capítulo describe brevemente el desarrollo de la ciudad de Oporto a lo largo del tiempo, sin entrar en detalle dada la dimensión y objetivos de esta investigación. La articulación del desarrollo a lo largo de la historia y su desarrollo se realizó desde el punto de vista de la especificidad del urbanismo portugués y cómo a partir de éste surgió una nueva tipología única de Oporto.

A la par de lo defendido por Teixeira (2015) y teniendo presente una visión interaccionista entre pasado y presente de acuerdo con las escuelas referidas en el capítulo anterior, fue necesario entender las reglas o conceptos subjacentes y saber reinterpretarlos para poder intervenir en el tejido urbano, desarrollando un urbanismo enraizado en las necesidades de hoy y de la tradición.

De acuerdo con la Escuela Italiana y con Poëte (1866-1950) que defendía la historia como componente teórica privilegiada de la urbanística, se pretendía interpretar la ciudad a través del breve análisis de su evolución histórica, junto a la especificidad de la ciudad de origen portuguesa, defendida por Teixeira (2012), "A relação com o território, o urbanismo e a arquitetura são componentes fundamentais da cultura de uma sociedade"(p.9). Como base necesaria para la intervención en el patrimonio urbano. Para la preservación o rehabilitación de los núcleos urbanos u arquitectónicos y para la concepción de la arquitectura y urbanismo contemporáneo.

O objetivo não é copiá-los, mas compreender as suas regras, os conceitos que lhes estão subjacentes e reinterpretá-los, desenvolvendo um urbanismo simultaneamente enraizado nas necessidades de hoje e na tradição, que fundamente quer a reabilitação dos tecidos urbanos herdados historicamente quer a conceção de novos espaços. (Teixeira, 2015, p.51)

La comprensión de la especificidad de Oporto y su espacio urbano, junto a las estrategias de diseño y características morfológicas del modelo de ciudad portuguesa tomadas como referencia, ayudaba a construir y concebir la ciudad con una estructura coherente, con jerarquías claras y con elementos estructurantes reconocibles (Teixeira, 2012).

Como refiere Rossa (2015),

Na nova urbanidade da conurbação articulada por redes de uma sociedade e território organizados em hipertexto - a que já se chamou "aldeia global"-, a recuperação e valorização das individualidades urbanas é um contraponto fundamental, até pela criação e revigoração de centralidades. (p.222)

Esta especificidad (y sus características morfológicas), que la diferencia de otras culturas urbanas, fueron el resultado de muchas experiencias e influencias en Portugal y en sus colonias. Como refería Teixeira (2012),

O urbanismo português reflete a história do urbanismo europeu e, ao mesmo tempo, afirma a sua especificidade por suas características de forma e de procesos que são eminentemente portuguesas. Ele é o resultado de múltiplas experiências, procesos de troca e influencias recíprocas levados a cabo em Portugal, no Brasil, na África, no Índico e no Oriente, em que participaram populações e técnicos de várias origens. (p. 179)

A pesar de la multitud de ciudades construidas, el urbanismo portugués creó una identidad propia que se apreció en su morfología y en su construcción a lo largo del tiempo, son esas características las que le otorgan identidad y que son peculiares.

As especificidades da cidade de origem portuguesa têm a ver com muitos aspectos: suas heranças culturais no contexto europeu e extraeuropeu, as lógicas de localização e de escolha dos sítios para a implantação dos núcleos urbanos, os elementos geradores dos traçados, sua relação com as características físicas do território e com as estruturas geométricas subjacentes ao plano, as hierarquias e os elementos de referência do traçado, as praças e seu papel na organização urbana, as estruturas de quarteirão e de loteamento e os procesos de planejamento e de construção da cidade. (Teixeira, 2012, p. 12)

Aunque la ciudad era morfológicamente diferente en cada período histórico, evolucionando por influencias y contacto con otras culturas, mantenía un fondo permanente; el urbanismo vernáculo. La ciudad portuguesa se caracterizaba por articular el urbanismo vernáculo (el no planeado) con el urbanismo erudito (el planeado). Entendido como urbanismo vernáculo aquel que surgía en las primeras fases de implantación urbana y que sufrió modificaciones a lo largo del tiempo. Realizado sin técnicos, con una fuerte relación con el territorio, y que escasas veces puede presentar trazados regulares. El que traducía la identidad de una zona geográfica y de su comunidad. Y, como urbanismo erudito aquel que estaba planificado por técnicos, con valores culturales ajenos a donde se implantan, utilizando patrones geométricos regulares. Así en una misma civilización con base en su urbanismo vernáculo (identidad) se podían implantar diferentes urbanismos eruditos (valores culturales). Como principales características de las ciudades de origen portugués destacaban la relación de los trazados urbanos con el territorio, la generación de sus trazados, la jerarquía del plano urbano y sus elementos de referencia, la estructura de manzanas y parcelamiento, sus plazas, los procesos de planeamiento y de construcción de la ciudad (Teixeira, 2012).



3.2 RELACIÓN DEL TRAZADO URBANO CON EL TERRITORIO

Evolución del plano urbano del origen a 1813

El sitio original o primitivo de la ciudad de Oporto todavía era incierto a pesar de muchas investigaciones realizadas. Como señala Oliveira (2007), "(...) a sua origem é remota e, como se viu, problemática quanto á localização do seu sítio original" (p.217). No existían argumentos comunes entre diferentes autores respecto a épocas anteriores a la romanización en la margen derecha del río, donde la mayoría de los autores apuntaban a la localización inicial de la ciudad.

Oliveira (2007) refería la existencia de restos arqueológicos como prueba fehaciente desde 1932 sin embargo, defendía que ningún resto arqueológico parecía ser anterior a la romanización. La versión de Loza (1998) por el contrario, defendía la ocupación del territorio desde la prehistoria, como atestiguan diversos hallazgos arqueológicos, herramientas y útiles del período Neolítico localizados en el *Castelo do Queijo*, en la zona de *Campanhã* y en terrenos anexos a la catedral donde se encontraron edificaciones del periodo final de Bronce. Además, destacaba la importancia de la geomástica expuesta en topónimos como *Antas*, *Arca da Samigosa*, *Mamoa Pedrosa*, *Mamoa Furada* (Loza, 1998).

Concordaban más autores con la hipótesis de la localización de "Portucale locus", situado en el morro de la Penaventosa junto al río Duero y al Este del río de la Villa. Inicialmente ocupado por poblaciones de origen Celta y en el período siguiente por pueblos Lusitanos (Pereira 2007).

Este lugar sería propicio, elevado con condiciones ideales de topografía, hidrografía y topográficamente dominantes para su defensa. Características reflejadas según Teixeira en la cultura castreña del Noroeste peninsular y caracterizada por núcleos constituidos por casas de planta redonda, ovales o elípticas en algunos casos y rodeadas por una o varias cinturas de muros. Viviendas construidas sobre líneas naturales del terreno, generando circuitos irregulares (Teixeira, 2015).

Allí en el morro de la Penaventosa se iniciaría la vía romana, atendiendo al manuscrito con referencia del siglo III donde se mencionaba a orillas del río un lugar denominado "Cal". Por otro lado la hipótesis de que "Cale" existió en el margen izquierdo fue utilizada por muchos autores, localizada en el área del viejo castillo de Gaia. "A ela se referia também o Paroquial suevo do séc.VI quando fala do *Portucale castrum antiquum*" (Oliveira, 2007, p.183).

El profesor Mendes Correia defendía que esta población pudo ser arrasada por los romanos ó integrada al sistema de organización impuesto por Roma siendo utilizado como punto de apoyo para atravesar el río, mano de obra indígena, o cualquier otra hipótesis, si fuese así sería el núcleo original de Oporto, pero no existen pruebas de ello (Pereira, 2007).



3.3 LAS JERARQUIAS DEL PLANO URBANO Y LOS ELEMENTOS DE REFERENCIA

En el margen derecho debió existir el lugar del desembarco, más tarde ya en el dominio bajo los Suevos, en el alto de la Penaventosa se construyó un castillo. Cualquier origen de la ciudad evolucionó hasta convertirse en diócesis y a necesitar una muralla como defensa del local y del paso del río Duero con un castillo que albergaría la catedral (Pereira, 2007).

Como refería Teixeira (2012) en su libro *A forma da cidade de Origem Portuguesa*, se podía encuadrar la ciudad de Oporto en el modelo de ciudad portuguesa construida gradualmente, organica y vernacular, con la primera fase de desarrollo urbano realizada sin técnicos especializados, donde la estructura urbana era igual a la estructura natural del terreno, "é sempre pensada no sítio e com o sítio" (Teixeira, 2012, p.14). Donde el primer recurso utilizado era la necesidad de orientar y referenciar el espacio, siguiendo los cursos de agua y las líneas del terreno, caminos y fronteras. Como explicaba el autor "(...) a cidade era facilmente legível, de fácil referenciação e orientação porque seus códigos de leitura se identificavam com os do território" (Teixeira, 2012, p. 43).

Los elementos generadores de trazado urbano en la ciudad portuguesa, aplicados en la ciudad de Oporto eran de dos tipos según el espacio, las líneas naturales, puntos destacados del territorio y la geometría, aunque a veces no sea explícita. Esta era una de las principales características que identifican a las ciudades portuguesas el "(...) modo como os seus traçados resultam da síntese das características físicas do sítio em que se implantam com um sentido de orden e uma lógica geométrica que lhes está sempre subjacente" (Teixeira, 2015, p.25).

Como se podía apreciar en el origen de Oporto el trazado de la ciudad tenía como referencia el lugar, sus elementos generadores eran puntos elevados o líneas del terreno, donde se localizaban los edificios más importantes (el poder) que junto a las calles organizaban la ciudad. El sentido del "orden" al que hacía referencia Teixeira (2015) venía definido en la ciudad de Oporto por un modo de hacer tradicional que se explicará mas adelante y que poco a poco fue generando una geometría más regular. Cuando la geometría ya era regular, los edificios destacados pasaban a localizarse en cruces, ejes de vías principales, centro de plazas, cerrando vistas o generando simetrías (Teixeira, 2012).

El territorio a escoger para el asentamiento y su localización respondía a la función a la que se destinaría la ciudad, en la mayoría de las ciudades coloniales y concretamente en el caso de Oporto tenía función mercantil. Como refiere Rossa (1997), "Aos Portugueses interessava o comércio, não a produção, os portos, não o território que serviam, e isso tinha uma tradução óbvia em termos de um eventual processo de formação de uma rede urbana própria" (p. 16).

Eran escogidos lugares junto al mar y río, de buenas aguas, con condiciones como puerto natural y fácil penetración para el interior.



Sendo o principal objetivo o comércio, era fundamental que as instalações se fizessem junto aos pólos já existentes, até porque, pela lógica natural em territórios já urbanizados, ocupavam os melhores pontos do litoral, e que por igual razão eran também os melhores acessos ás riquezas do interior. (Rossa, 1997, p. 23-24)

Localizados en puntos elevados con buena visibilidad y fáciles de defender, construyendo un recinto amurallado, (Teixeira, 2012)

La jerarquía en el plano urbano portugués siempre existió. Muestra de ello fue el límite, la muralla para definir el espacio urbano del no urbanizable (Teixeira, 2012). La importancia de esta construcción como primer elemento de trazado urbano utilizado en las colonias fue destacada por Rossa (1997), *cuando refiere*: "Se no Portugal da Baixa Idade Média, 'fazer vila' era o acto de cercar [...], nas crónicas da Índia 'fazer fortaleza' confunde-se com o acto de urbanizar" (p. 21).

La ciudad era estructurada en dos núcleos. Uno de los núcleos, el primero en construirse, era defensivo localizado en una colina o en un morro del terreno dominando el puerto. El otro núcleo se desenvolvía junto a la playa asociado a las actividades del mar. El resultado era una estructura dividida en ciudad alta, local de poder político, institucional, militar y religioso y la ciudad baja, dedicada a la actividad comercial y portuaria. En fases de desarrollo posterior ciudad alta y baja se unían (Teixeira, 2012).

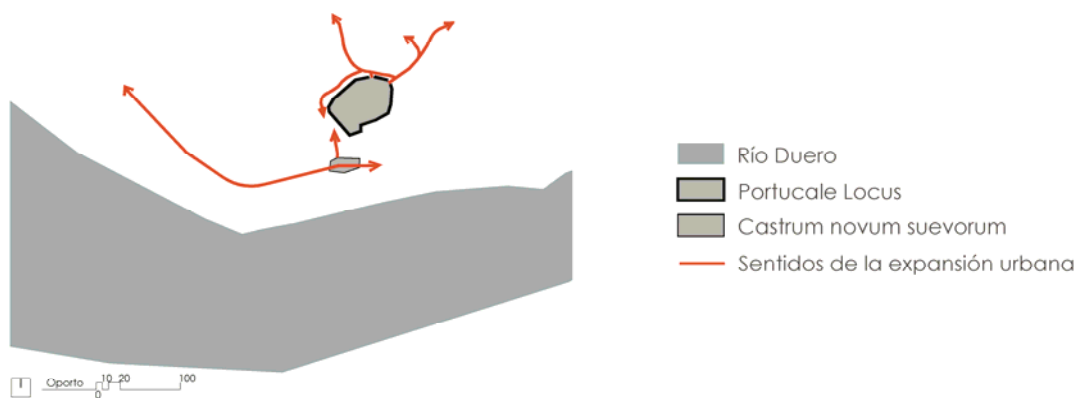


Fig. | 5 | Esquema del origen de la ciudad al 1200.

En el periodo de ocupación romana se diferenciaba la localización de el núcleo alto que poseía función militar y de protección y el núcleo bajo de función comercial. Esta situación posibilitó a la ciudad su expansión en el sentido del morro de la *Cividade* y para zonas de la ribera del río. El posicionamiento estratégico ante los itinerarios romanos hacía de "Portucale" un lugar de parada en el tránsito a "Bracara Augusta" (Braga) a "Olissipo" (Lisboa) impulsando su importancia en el territorio hasta finales del siglo V (Teixeira, 2010).

Con la conquista romana en la península la región sufrió profundos cambios a nivel, espacial, económico, religioso y político. Son los romanos los que introducirían la geometría en los trazados portugueses, imponiéndolas a ciudades nuevas o a las ya existentes. La estructura regular y jerarquizada pasó a ser el elemento primordial de la organización urbana, pasando a un segundo lugar la topografía y las condiciones naturales (Teixeira, 2012).

Posteriormente, ya en la era medieval, las regiones de Europa eran fundadas ciudades que compartían esta cultura urbana común heredada de los romanos, aunque con sus propias especificidades. La estructura cardo-decumanica de dos ejes estructurantes que unían puertas en extremos opuestos cruzadas en ángulo recto en una gran plaza central, heredada del fórum. No era tan afirmada en Portugal, no existía la plaza central. En ciudades nuevas se utilizaban manzanas rectangulares alargadas de dimensión idéntica y compuesta por las mismas parcelas. Las parcelas daban a una vía frontal (más amplia) y a otra posterior (más estrecha) para donde daban los quintales. Sus dimensiones eran constantes y de frente medían 25 palmos de ancho, dimensión adoptada por las limitaciones de las técnicas constructivas, que viene a dar lugar a la tipología de fachada compuesta por tres hiladas de vanos que caracterizaban a las ciudades portuguesas de la Edad Media del siglo XIX (Teixeira, 2015).

Podría pensarse como calles de la época romana, la calle *Rua de Tomaz Gonzaga*, como arteria de unión entre el núcleo de *Miragaia* y el viejo burgo portuense. Otro trazado sería "o que dos íngremes lancetes da Calçada de Monchique e pela Rua da Bandeirinha viria dar as cabeceiras do vale do rio Frio onde depois se fizeram os ciclópicos alicertes do Hospital de Santo António e a Rua da Restauração" (Oliveira, 2007 p. 190).

La decadencia del imperio romano llegó a la península en el S.III debido a las invasiones de los pueblos de Leste y trajo consigo el declinio de la vida urbana en Europa hasta el siglo XII, pero en Portugal los musulmanes (s.VIII) hicieron renacer las ciudades, manteniendo las características autóctonas de la relación con el terreno y los principios regulares presentes en la cultura urbana. La mayoría de las ciudades no utilizaba la imposición de principios de planeamiento a excepción de los grandes ejes de la ciudad. Los musulmanes inscribían su cultura de dos formas destacadas, en la importancia de la religión en la ciudad y en el encuentro de intereses entre la planificación pública y privada,

(...) o Islão embebeu a prática religiosa na vida diária do indivíduo, prescrevendo padrões de comportamento cuja prática influenciava as estruturas sociais, os hábitos de vida e se traduziam em formas de organização espacial que moldaram a cidade muçulmana. (Teixeira, 2012, p. 25)

La estructura urbana no era controlada y los espacios privados definían la forma física de la ciudad, chocando el interés por planear la ciudad del poder público con los intereses del poder privado (Teixeira, 2012).



Como explica Teixeira (2015) la influencia musulmana todavía se percibía en las ciudades portuguesas,

(...) a conflituosidade latente entre os poderes públicos e os interesses individuais, o privilegiar do privado relativamente ao colectivo, a tendência para a apropriação privada de espaços públicos, a preferência por espaços fechados relativamente aos espaços abertos, são características que vão permanecer na cultura portuguesa. (2015, p.30)

La invasión de Oporto por los musulmanes se realizó en el año 716 derribando la ciudad, pero a pesar de ello sigue manteniendo su dinamismo portuario (Vaqueiro, 1998).

En la lucha por la reconquista del territorio a los musulmanes, fue importante el papel del Conde de Vimaranes Peres en 816, recordado desde 1968, en la estatua ecuestre erguida junto a la catedral portugalense.

En muchos documentos antiguos, la "cerca velha", la muralla levantada por los Suevos es referenciada y existía todavía en la Alta Edad Media en 1120. Esta cerca primitiva, se levantaba en el morro de la "Pena Ventosa", alrededor de la catedral y de algunas construcciones que formaban el núcleo primitivo del burgo portugalense. Diferentes autores hacían referencia a ella, entre ellos Teixeira (2010) explicaba,

(...) Provavelmente terá havido alguma atividade na reconstrução ou reparação da muralha dita sueva, nomeadamente com o esforço de um reduto na escarpa sudoeste. Esta cerca teria, em meados do século XII, uma área aproximadamente quatro hectares e um perímetro de 750 metros. Incluindo a zona da Sé e a plataforma inferior das Aldas (...). (p. 33)

Como destacaba Ramos, (1995) varias características de la muralla, indicando su construcción sobre la cerca castreña heredando su lugar estratégico, la adecuación topográfica al terreno y adaptando las aberturas de la fortificación a la topografía existente y permitiendo encuadramientos visuales defensivos.

En términos urbanos poco se sabía sobre el burgo después de su reconquista. El clima de inestabilidad, indicaba que la ciudad podría haber pasado por un período de estancamiento (Vaqueiro, 1998).

La frecuencia de musulmanes era constante en la región (987), según afirmaba Loza (1998), en la asiduidad de Almançor, líder militar y político del Califato de Córdoba, con la reunión de sus tropas en "Portucale", donde se le añaden más por mar, con el fin de tomar Santiago de Compostela (Teixeira, 2010).



El segundo período de evolución del espacio urbano portuense sería en tiempos de D. Dinis (1316) con especial interés entre 1120-1123. En esta fecha surgiría la densificación de la construcción en el interior de la muralla, donde ya existían vías definidas entre los espacios construidos, en el exterior sobre los antiguos caminos existentes (Cimo de Vila, Souto, Bainharia) y en el área de la margen del río Duero. La construcción tenía mayor significado en las áreas de *Cimo de Vila, Souto e Pelames, Lada, Ribeira, S. Nicolau, Reboleira e Miragaia* (Oliveira, 2007).

Dentro de las murallas se construiría la Catedral que substituiría a la capilla que servía de Catedral y se consolidaban las construcciones que formarían entre sí las calles irregulares. Las viviendas se distribuirían alrededor del castillo y después entorno a la catedral. En el terreno frente a la catedral se celebraban las ferias (Oliveira, 2007).

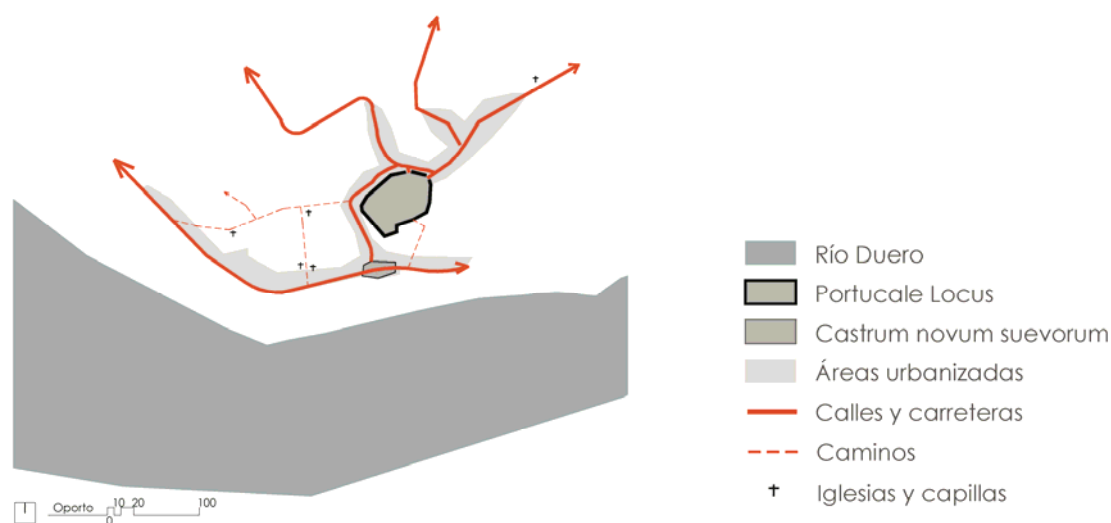


Fig. | 6 | Cerca del año 1316.

Este periodo termina en 1316, fecha de gran importancia en el desarrollo portuense debido a que surgieron las primeras normas de ordenamiento urbanístico que luego aparecerán en toda normativa urbana. La preocupación por el ordenamiento del espacio urbano venía reflejada en una carta de sentencia de D. Dinis el 13 de Mayo de 1316. Anteriormente el ayuntamiento de la ciudad recogía para el rey diferentes casos de abusos contra el espacio común, como el caso de construcciones que invadían el espacio, ejemplos de apropiación indebida y edificaciones construidas en el espacio público. De este documento surgieron las primeras normas para el servicio común y de vías, dejando de ser trazados realizados por casualidad entre los intersticios de las edificaciones a ser planeados. En este texto se reflejaban las primeras normas de ordenamiento urbanístico que defendían lo público ante el beneficio privado. Reconocía los terrenos de serventía pública y el valor del alineamiento de la edificación, el espacio libre urbano y su funcionalidad (Oliveira, 2007).

El tercer periodo se extendía por los reinados de D. Afonso IV hasta D. Fernando y lo más significativo del proceso evolutivo del plano urbano de la ciudad era la

construcción de la muralla llamada Fernandina. La construcción de la muralla fue debida a la necesidad de defensa ante los ataques castellanos. Don Alfonso IV manda construir las en 1336 cuando sus relaciones con Alfonso XI de Castilla no eran buenas, ya que capitanes del monarca castellano se daban el lujo de invadir el país por el río Miño sin resistencia. Don Alfonso IV era consciente de la creciente importancia económica de Oporto y sus viejas murallas poco servirían si eran invadidos (Teixeira, 2010).

La construcción que pasó por diferentes momentos se concluyó en el reinado de D. Fernando en 1376. Entretanto se construyó el Almacén de el Rey con su núcleo de construcciones y calles (Oliveira, 2007).

La extensión interior de la muralla era un vasto territorio de expresión rural, incluso con zonas arboladas. El perímetro era irregular al guiarse por la topografía y en la zona de la ribera del Duero (primera zona de construcción de la muralla) el trazado recortaba la marginal respetando solamente el espacio suficiente para la carga y descarga (Oliveira, 2007).

La muralla presentaba 17 puertas. Las principales eran la de "Miragaia", la "Porta Nova" o Puerta Noble por donde entraban las autoridades y la puerta de la "Ribeira" ligada a la plaza del mercado. Se situaban diez puertas entre Miragaia y los *Codeçais* puede ser que no todas fueran de la misma época localizadas en anteriores trazados viarios (Oliveira, 2007).

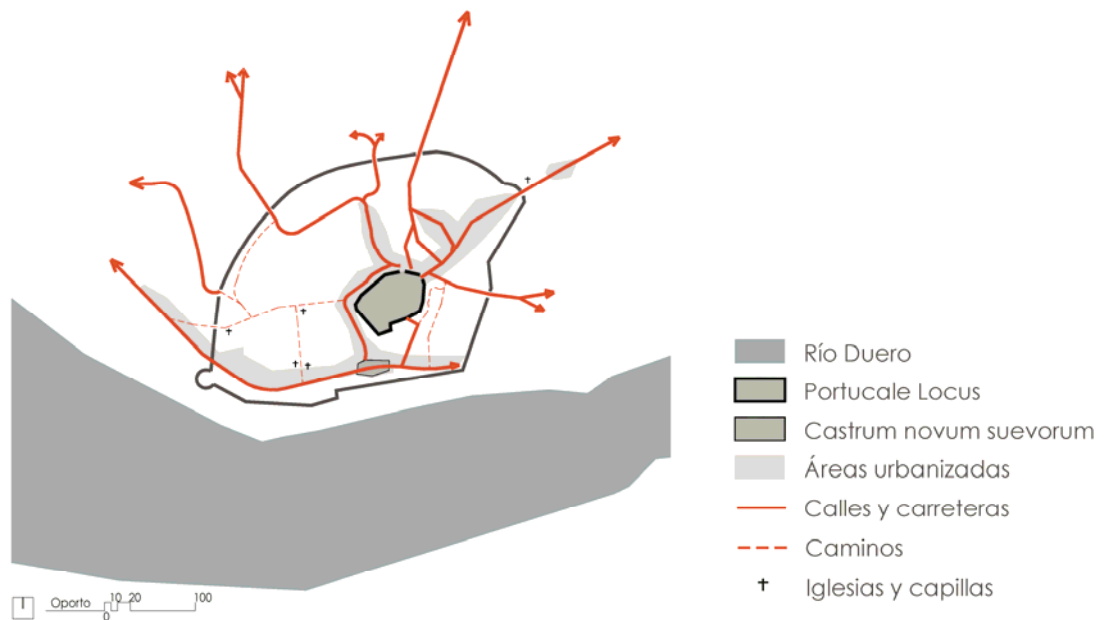


Fig. | 7 | Cerca del año 1376.

Segun Teixeira (2010), se iniciaría en 1355, pero una inscripción encontrada en el *escudo do Carvão*, valida su construcción alrededor de 1348.

(...) a muralha acaba por funcionar nesta altura, ainda longe dos primeiros planos para cidades concebidos nas épocas modernas, como uma verdadeira matriz física de toda a cidade, quer a coeva, quer a futura, Ou seja, funciona quase como um Plano Diretor Municipal. Numa perspetiva urbana, a muralha gótica afigura-se acima de tudo como um enquadramento para o desenvolvimento espacial vindouro (...). (Teixeira, 2010, p. 68)

Diez años después de concluir la muralla Fernandina, en el reinado de D. João I, éste ordenó al ayuntamiento escoger un lugar para que los judíos pudiesen construir la Sinagoga. El lugar escogido fue el morro llamado posteriormente de la Victoria, del que resulta la calle de *São Miguel* hoy denominada *Rua de São Bento da Victória*, porque en aquel lugar en el siglo XVI se construye el convento de *São Bento da Victória*, motivando la urbanización de esa área. Esta situación perduró hasta el reinado posterior de D. Manuel I, que expulsó a los judíos y construyó un convento sobre la sinagoga (Oliveira, 2007).

Todavía en el reinado de D. João I se abrió la Rua Nova iniciada en 1395 y terminada cien años después, hoy actual *Rua do Infante D. Henrique* creando la unión paralela al margen del río, que vino a consolidarse como local preferido de edificación por parte de los habitantes mas influyentes de la ciudad y pasó a ser puerta de entrada para los altos cargos que visitaban Oporto (Fernandes, 2005).

Fue aquí cuando comenzó el desarrollo de la ciudad baja, de acuerdo con Teixeira (2015) "os seus traçados resultam da síntese das características físicas do sítio em que se implantam com um sentido de orden e uma lógica geométrica que lhes está sempre subjacente" (p.25). Comenzó estableciéndose un camino a lo largo del río, ligando los puntos extremos donde según Teixeira (2012) se situaban generalmente capillas con un espacio abierto. Posteriormente se edificaban viviendas a lo largo de la vía y se estructuraba cómo vía principal. Aunque en Oporto no fueron capillas sino conventos, el proceso de desarrollo fue semejante.

La malla urbana continuó densificándose. Dentro de los límites de intramuros se construyó el convento de Santa Clara (1416) en el lugar conocido como *Carvalhos do monte* (Oliveira, 2007).

Esta época presentó la construcción de edificaciones de gran escala como la *Alfândega*, la Muralla, la *Rua Nova* y la Sinagoga presentando un determinado cuidado formal y denotando la preocupación de un planeamiento urbano nunca antes observado, conforme refiere Ramos (1995).

La ciudad se constituía como un conjunto orgánico de elevados declives altimétricos, identificándose tres núcleos: la catedral, local de la iglesia y del obispo, La ribera del río zona de comercio ligado a la pesca y el morro de Olival ocupado mas tarde (Fernandes, 2005).

Comenzó en el siglo XV el programa de modernización que asociaba lo urbano a la



arquitectura. Se buscaba la estética de la ciudad, llevando a cabo reformas de espacios públicos, como: expansiones urbanas ordenadas, apertura de nuevas plazas, demolición de elementos de fachadas para conseguir uniformidad estética, reconstrucción de edificios institucionales empleando materiales que otorgaran prestigio y marcando esa jerarquía en las edificaciones. La arquitectura reforzaba la importancia del espacio urbano, que en siglos posteriores se apreciaría, "Nos traçados urbanos setecentistas, a cidade estruturava-se globalmente segundo um traçado ortogonal e as ruas eram hierarquizadas do ponto de vista urbanístico e arquitetónico" (Teixeira, 2012, p. 79).

3.4 LAS PLAZAS URBANAS

La modernización de la vida urbana y reforma de las instituciones iniciadas como ley real, reestructuraba el espacio urbano creando plazas. Así en el siglo XVI la plaza pasó a ser el elemento central de la ciudad y aumentaba de importancia funcional y simbólica, volviéndose el generador de la malla urbana. Se volvió fundamental en cualquier nuevo trazado, substituyendo como elemento estructurante a la topografía o la localización de los edificios importantes. Las primeras en crearse tenían función religiosa pero más tarde equipararon diversidad de funciones.

As praças das cidades de origem portuguesa adquirem sua plena estruturação formal, assumindo características de regularidade, quando nelas passam a se localizar os principais edifícios institucionais, substituindo os antigos lugares topograficamente dominantes como locais do poder. (Teixeira, 2012, p. 113)

En el proceso de producción de trazado urbano portugués explicado por Teixeira, y aplicado en la ciudad de Oporto, destacaba que fue en el siglo XVI cuando surgió un eje lineal en el fondo del valle a lo largo del río, como refería,

(...) na continuidade da desaparecida Rua das Cangostas, abriuse a Rua das Flores que veio a consolidar, ao longo do "rio da vila", a ligação entre os conventos de São Domingos e de São Bento e conseqüentemente conformou uma artéria principal que ligava directamente os terreiros destes edifícios singulares. (Fernandes, 2014, p.80)

En una segunda fase de desarrollo, surgió una vía transversal que cruzaba a la mitad la vía longitudinal paralela al río (generalmente se le denominaba "rua Direita") y donde surgía casi siempre una plaza donde posteriormente se localizarían edificios centrales,



institucionales y cívicos. Posteriormente surgirían más calles transversales y cada vez toman más importancia ligando la ciudad baja, la zona de la ribera con la ciudad alta y orientándose para edificios importantes. Posteriormente surgían más paralelas a la vía longitudinal y más transversales que las unían, generando manzanas casi rectangulares paralelas a la costa (Teixeira, 2012).

Estas acciones que repetían el eje matricial del fondo del valle, mejoraban la accesibilidad entre la ribera y el interior, e imprimían al espacio urbano la idea de circuito monumental. Como refería Fernandes (2014, p.80),

A primeira destas acções ocorreu no século XVIII com a abertura da Rua de São João Novo e a criação de um percurso simbólico entre a Praça da Ribeira e o Largo de São Domingos. Posteriormente, já no século XIX, a abertura da Rua Mouzinho da Silveira duplicou a Rua das Flores, passando a concentrar e a hierarquizar a circulação viária entre o Cais da Ribeira, o Largo de São Bento e a Praça da Câmara, que precedeu a abertura da avenida dos Aliados e a renovação do centro cívico da cidade oncebido já no início do século XX.

Este trazado elemental fue referido por Fernandes (2014),

Na origen da estrutura fusiforme do Porto está o desígnio de criar um eixo estratégico de expansão da cidade na direcção Norte, mas sobretudo a intenção de conceber um espaço agregador que relacionasse morfológicamente o núcleo da Ribeira com a ocupação das colinas da Sé e da Vitória. (p. 80)

La jerarquía de los espacios medievales se definía por el ancho de las vías y su relación con la arquitectura. Se dirigían las calles principales hacia las puertas de la ciudad y las manzanas era paralelas a éstas, donde daban servicio a los edificios más importantes (Teixeira, 2012).

Este siglo, el reinado de D. Manuel I, fue importante a nivel urbano debido a la construcción de grandes edificios monumentales, de orden religiosa y de equipamiento, como los Conventos de Santa Clara, de los *Lóios*, *São João Novo*, y el *Convento de São Bento da Ave Maria* desaparecido más tarde para dar lugar a la Estación de *São Bento* y en 1521 la apertura de la calle *Santa Catarina das Flores* hoy calle de las Flores. El rey falleció en 1521 y en 1546 ya en el reinado de D. João III esta calle todavía estaba sin concluir (Fernandes, 2005).

Otra muestra del crecimiento urbano fué la substitución del puente de madera por uno de piedra. Su enlace a la calle de la Ponte Nova, ligado a la calle de las Flores y calle de *Bainharia* (Loza, 1996).



Fuera del ámbito de las murallas se encontraban poblados con cierta coherencia en "(...) São João da Foz e, possivelmente, em Paranhos" (Oliveira, 2007 p. 258). Poblados que todavía subsisten con sus raíces rurales y leves características urbanas muy antiguas." (...)Estão neste caso Lordelo, Aldoar e Nevogilde, de que há documentação e referências toponímicas desde os alvares do Estado Português" (Oliveira, 2007 p.259). También Aldoar, Ramalde, Francos, Seixo e Requesende eran "*villae*" citadas en documentos de 1258. Algunas de ellas más tarde se convirtieron en sede de parroquia, con su propia capilla y sin perder sus características rurales (Oliveira, 2007).

Respecto al desarrollo del sector marítimo y comercial, fueron tomadas las primeras medidas para regular el acceso al puerto fluvial, medidas sanitarias y de fiscalización, desencadenadas para evitar la expansión de la peste y el hambre de la segunda mitad del siglo XVI (Teixeira, 2015).

El desarrollo en las colonias trajo consigo múltiples experiencias, procesos de intercambio e influencias recíprocas llevadas a cabo en Portugal, Brasil, en el Índico y en Oriente en el que participaron diferentes poblaciones y técnicos. El Brasil desempeñó un papel importante en la innovación de formas y procesos que vinieron a hacer parte de la cultura urbana portuguesa. Las diferentes fases en el proceso colonial son explicadas por Rossa (1997),

Será necessário esperar por D.João III para que se ponham de lado as veleidades de conquista de Jerusalém e do mundo muçulmano, se dê ao Brasil importância comparável á Índia, se desista de Marrocos e dos ideais medievais de Cruzada para pensar sobretudo em pimenta, e se comece a cuidar de soberania mais que suserania. O projecto imperial começará assim a volve-se em projecto colonial.» Este faseamento é fundamental para o que aquí se pretende tratar, pois só se pode falar numa política de urbanização nos territórios ultramarinos a partir deste momento. (p. 17-18)

Destacó la importancia y relación entre la entrada en la Edad Moderna y el desarrollo colonial en Portugal; cuando refería,

A empolgada modernização do reino a partir de D.João II é hoje un facto histórico indiscutível e ocorreu en paralelo com a definição de objetivos e métodos claros na condução dos Descobrimentos (...) pouco depois (1503) da descoberta «oficial» do Brasil houve uma primeira tentativa da Universidade baseada na promulgação de novos Estatutos; com a viagem de Vasco da Gama a fábrica para os frades jerónimos em Belém ganhou dimensão e foros

de obra emblemática de um novo regime. Factos dispersos que de forma elementar demonstran como a entrada de Portugal na Idade Moderna é indissociável da própria Expansão. (...) marca que este reformismo e inovação institucional deixaram no nosso urbanismo, catalisando a cristalização de uma primeira forma especificamente portuguesa de preconceber a cidade, uma urbanística ainda não assumida numa produção teórica que hoje possa ser exibida como prova - o urbanismo «regulado». (Rossa, 1997, p. 18-19)

En 1527 ordenado por D. João III se realizou un computo de la población, se trataba del conocido *Numeramento de 1527*, que según Oliveira (2007) debía tenerse en cuenta con reservas. Contaban 13527 almas entre Oporto y arrabaldes un total de 3006 viviendas. Según el computo de Ricardo Jorge un coeficiente de 4,5 hab/viv. Que nos daban idea de la población de aquella época (Oliveira, 2007).

Hasta final del siglo XVI" según Oliveira, (2007), (...) continuou o enriquecimento arquitectónico e urbanístico da cidade" (p. 251). En 1560 se contruyó en un terreno no urbanizado de intramuros de la muralla sueva un colegio de la Compañía de Jesús, el conjunto arquitectónico es hoy conocido como "*dos Grilos*" porque al expulsar a los Jesuitas se vendió a los "Agostinhos descalzos" que así popularmente se les llamaban. La construcción de la actual iglesia y *Convento de São João Novo* se inició en 1592 alargándose hasta el siglo XVIII, junto con la urbanización de la calle y plaza de *São João Novo*.

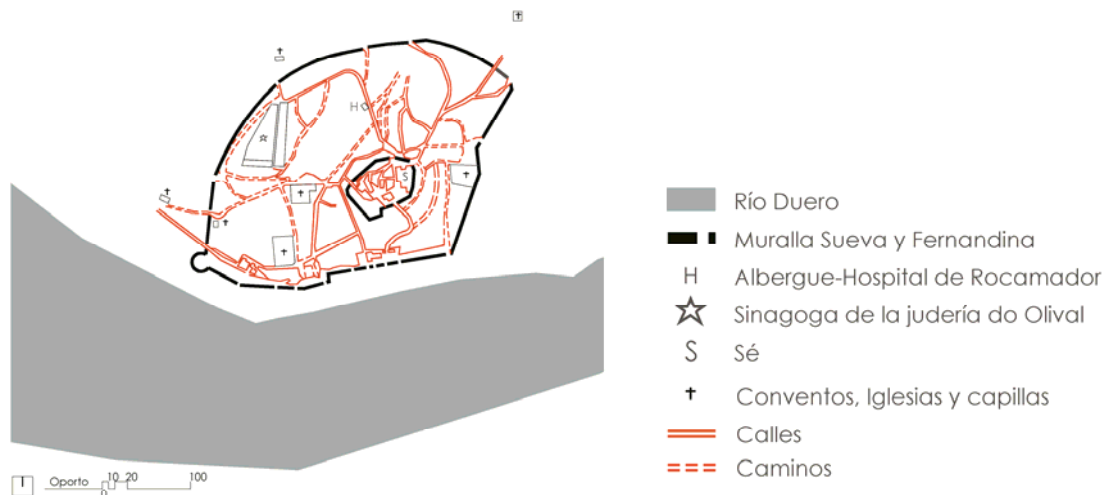


Fig. | 8 | Cerca del año 1446.

En 1608 se construyó la primera fuente en la actual plaza "*das Hortas*" ó "*Plaza Nova*" reconstruida más tarde en 1680 ampliando su espacio y dando lugar a la urbanización

del lugar. Entorno a ella se creó un mercado permanente con tiendas fijas. En 1704 se funda la iglesia y Convento de las Carmelitas descalzas, hoy desaparecido, entre éste y el "Campo das Hortas" estará la futura Plaza Nova" en 1722. En poco menos de un siglo y tomando como base un recuento del año 1623 realizado por D. Rodrigo da Cunha, aumentó la población a 3749 habitantes. Crecimiento de poco nivel que Ricardo Jorge atribuyó a la crisis nacional, debido a la mortalidad en la colonización y el pequeño aumento propiciado por el comercio a escala mundial (Oliveira, 2007).

Con la restauración de la monarquía portuguesa, el vacío de poder se hizo sentir en la ciudad. El poder eclesiástico tomó la iniciativa construyendo la iglesia de la Misericórdia, la iglesia de *São Nicolau* en la zona de la ribera, el colegio de huérfanos en 1651 ó el de *Recolhimento do Anjo* en 1672, y la casa de la moneda en 1688 (Loza, 1998).

Como elementos de defensa se incluyeron la construcción del *Castelo do Queijo*, el *Castelo de Leça* además de considerarse elementos de organización urbana junto a plazas y alamedas proyectadas para la zona de intramuros. En esta época se realizaron obras representativas como la torre de los Clerigos por el italiano Nicolao Nasoni (Vaqueiro, 1998).

Hasta mediados del siglo XVIII Oporto era una pequeña ciudad comercial, rodeada por sus murallas. La ciudad vivía un aumento demográfico debido al desenvolvimiento del comercio del vino de Oporto y a la emigración de personas de Lisboa para la ciudad después del terremoto de 1755 (CMP, 2001) que contribuyó en el crecimiento de la ciudad y la consecuente necesidad de expansión a extramuros.

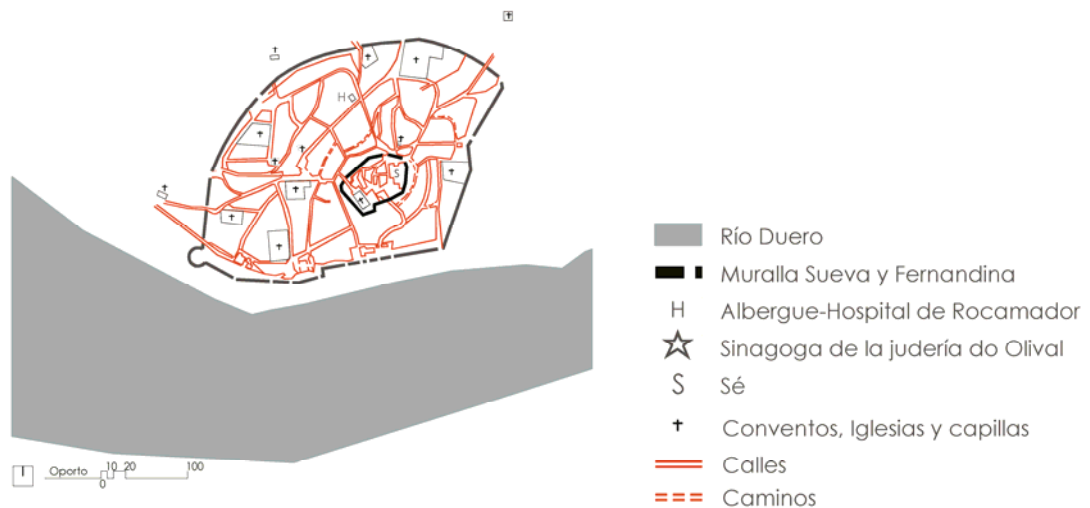


Fig. | 9 | Cerca del año 1600.

Se hizo necesaria dicha expansión de la ciudad. Se comenzó la demolición de la muralla Fernandina, llevando a cabo nuevas vías e implantando nuevas edificaciones (Alves, 1990). La importancia de este hecho fue referido por autores como, Oliveira (2007) "É necessário chegarmos á segunda metade do século XVIII para atingirmos

um período verdadeiramente notável da expansão e urbanização do Porto" (p. 264).

El primer desarrollo urbano fuera de las murallas fue en 1718 realizado por el obispado en una de sus propiedades denominada Campo das Hortas. Pocas construcciones se realizaron fuera de las murallas manteniéndose cerrado por éstas, hasta la segunda década del siglo XVIII (Teixeira, 1994).

Se nombró gobernador a João Almada tras un motín popular contra la *Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*. A él se le atribuyó la creación de la Junta de Obras Públicas de Oporto en 1762, compuesta por arquitectos e ingenieros que coordinaban los trabajos de intervención en la ciudad hasta 1804.

João Almada proponía leyes para evitar sucesos como el terremoto en Lisboa y utilizaba los fondos económicos recogidos por los impuestos del vino para expropiar terrenos, realizando mejoras no sólo en su red viaria sino también en la solución de problemas de higiene, limpieza, abastecimiento de aguas, pavimentación de calles, creación de paseos u otros, siempre manteniendo la preocupación por seguir construyendo edificios monumentales (Alves, 1990).

La densidad de la población aumentaba y se añadían nuevos pisos a los edificios existentes, construidos con menor altura, materiales más ligeros y de peor calidad, que albergarían a estratos más pobres de la población. Esta ocupación hizo que los edificios del centro histórico pasasen a estar rápidamente sobreocupados (Teixeira, 1994).

Debido al aumento de riqueza de la ciudad, los gobernantes de Oporto, los Almada, planearon y promovieron la expansión de la ciudad fuera de las murallas a partir de 1760 (Teixeira, 1994).

Foram construídas novas ruas a partir do velho núcleo urbano, as quais, juntamente com as transversais que as ligavam, estruturaram uma nova área urbana três ou quatro vezes maior do que a velha cidade. A Rua do Almada foi a primeira a ser construída (1862-1869), seguindo-se-lhe a Rua de Santa Catarina (1774), Rua Direita de Santo Ildefonso (1778), Rua de Cedofeita (1782). Ao longo das antigas muralhas duas outras ruas foram construídas: a Rua dos Clérigos (1792) e a Rua de Santo António (1795). Nos anos seguintes, estes eixos principais foram sendo progressivamente construídos com habitações burguesas. (Teixeira, 1994, p.556-557)

Tanto D. João I, D. Manuel I como los Almada en el siglo XVIII tuvieron una preocupación común: "(...) a abertura de arruamentos que pudessem não só enobrecer a cidade, mas, sobretudo, que permitissem corresponder ás suas necessidades funcionais acrescentadas pela própria evolução e crescente importância sócio-económica" (Oliveira, 2007 p. 265).



Según Loza (1998) João Almada se preocupó por la aplicación de nuevos conceptos urbanísticos, como la salvaguarda de conjuntos de edificaciones y no por el edificio aislado, la apertura de calles estudiadas con alzados de conjunto, manteniendo coherencia y equilibrio entre calle y conjunto edificado. Lo que fue ampliado por Oliveira (2007) cuando refería que buscaba mejorar la circulación urbana motivada por una creciente actividad económica con su preocupación por impulsar la expansión ordenada. Con ambos autores concuerda Teixeira (2012) que refería en su libro *A Forma da cidade de Origem Portuguesa* que es en el siglo XVIII cuando en ciudades nuevas ó intervenciones de las existentes se llevaron a cabo el planeamiento de trazados urbanos regulares, mostrando los conocimientos desenvueltos en las colonias y la experiencia urbanizadora,"(...)consistiam ou na definição de linhas de expansão da cidade ou no reordenamento do tecido urbano existente, em um caso e no outro lidando com um território fortemente marcado por preexistências construídas" (Teixeira, 2012, p. 60). El orden geométrico fue utilizado "(...) como elemento gerador do traçado urbano e ordenador dos diferentes tipos de edificios e de funções urbanas" (Teixeira, 2012, p. 53).

Estos trazados regulares perseguían una buena organización espacial de la ciudad. Esta racionalidad Iluminista fue rigurosamente geométrica y no sólo se aplicaba en el trazado, sino también en manzanas, parcelas, alineamientos de calles, fachadas y en normas a seguir en el diseño de las edificaciones (Teixeira, 2012).

Apesar das diferenças, em todas essas intervenções encontramos a mesma procura de regularidade do traçado, os alinhamentos de ruas, a padronização do loteamento, a uniformidade da arquitetura e a valorização do espaço público, em especial das praças, que passam a assumir um papel estruturante e gerador da lógica urbana. (Teixeira, 2012, p. 61)

Ejemplo de vías de circulación creadas en esta época eran la calle *Cedofeita, Santa Catarina, Direita* (hoy Santo Ildefonso), calle *Quartéis* (hoy calle D. Manuel II), la *Calçada da Natividade* (hoy calle de los Clérigos), entre otras. Fueron construidas plazas como la plaza de *São Roque*, la plaza de las Flores (donde hoy pasa la *Av. Mouzinho da Silveira*) y la renovación de la *Praza da Ribeira* (Santos, 2009). Fueron destacadas las alamedas junto al río en este período, como la *Alameda das Virtudes, de Massarelos* y de las *Fontainhas* (Ramos, 1995).

Como edificios significativos destacaban, la nueva *Cadeia da Relação*, el *Hospital do Carmo*, la *Casa Pia*, o Teatro *S. João*, entre otros.



3.5 ESTRUCTURA DE MANZANAS Y PARCELAMIENTO

En Oporto se aplicó la manzana utilizada en ciudades medievales planeadas de los siglos XIII y XIV. Las manzanas eran estrechas y largas y sus parcelas resultantes se disponían paralelamente unas a otras de lado a lado de la manzana llegando a longitudes de hasta los cien metros. Situando las fachadas de las edificaciones principales a la vía principal y la parte posterior de la parcela a una vía secundaria donde a veces se disponían construcciones accesorias. Este tipo de manzana revelaba la importancia de la componente rural en la organización de la ciudad. Sus quintales eran utilizados como huertas o espacios verdes y convertía a la ciudad en un gran espacio verde (Teixeira, 2012).

Estos quintales fueron sufriendo transformaciones con el paso del tiempo. Comenzaron siendo destinados a funciones agrícolas para ayuda de la economía doméstica y posteriormente serían reservados como terreno para la construcción y ampliación de la casa, para construir servicios complementares, alojar siervos, esclavos o como alquiler, como refiere Teixeira (2012). El ejemplo más visible son las "ilhas" de Porto, tema central de esta investigación, viviendas operarias que ocupaban el interior de las manzanas.

Estos factores espaciales fueron fundamentales para el desarrollo de la forma y localización de las "ilhas" en la ciudad de Oporto (Teixeira, 1996).

A regularidade do loteamento urbano foi, sem dúvida, de capital importância na emergência e consolidação da forma das ilhas. Facilitou o desenvolvimento de modelos formais, de regras de desenvolvimento e a padronização da tecnologia e dos elementos de construção. A dimensão e forma dos lotes - estreitos e muito compridos - deu origem ao tipo usual de ilhas: uma série de pequenas casas construídas lado a lado ao longo dos muros de cada lote, deixando um estreito corredor lateral para acesso. A junção de diferentes parcelas de terreno tornou possível o desenvolvimento de modelos mais elaborados de ilhas, nos quais fileiras sucessivas de casas eram construídas costas-com-costas, o que permitia a redução das áreas necessárias para a circulação. (p.72)

A inicios del siglo XIX Oporto fue atacada por los franceses, con la ciudad expandida fuera de las murallas, éstas ya no detienen al invasor. Cercan la ciudad en 1808



provocando la revuelta de la ciudad contra la ocupación. El segundo ataque francés ocurrió de un modo violento con combates en plena calle y provocando el derrumbe del puente de las Barcas, debido al sobrepeso en el intento de huida de 4000 mil personas hacia el Sur (Ramos 1995).

Por este motivo la expansión planeada de la ciudad fuera de las murallas no tuvo continuidad en la primera mitad del siglo XIX, debido a los ataques franceses (1807-1813) y más tarde a la guerra civil (1832-1834), que hicieron descender la población y con ello la construcción Teixeira (1994, p.557),

A «Planta Redonda» de Georges Balck, de 1813, mostra muitas das ruas secundárias abertas pelos Almada ainda muito pouco construídas e grandes extensões de terrenos não urbanizados. O Casal do Pombal, com uma área de 24 hectares, a oeste dos antigos limites da cidade, era o único desenvolvimento urbano significativo que havia sido levado a cabo pela iniciativa privada nos primeiros anos do século XIX. Após ter sido urbanizada e loteada, a área foi construída com habitações burguesas unifamiliares, lentamente, ao longo dos seguintes. A planta da cidade de 1839 mostra-nos um quadro idêntico, de lento desenvolvimento urbano. A área construída da cidade era então apenas ligeiramente maior do que em 1813. Algumas novas ruas haviam sido abertas, quer no Bairro Oriental, quer no Bairro Ocidental, mas a estrutura urbana continuava fragmentada e pouco densamente ocupada.



Fig. | 10 | Planta de la ciudad en 1813.



Fig. | 11 | Desarrollo de Oporto en 1813.

Se sucedían las luchas entre liberales que arrasaban la zona de la ribera, demostrando a las autoridades militares la dependencia de la ciudad con el mar. La ciudad era repartida en tres barrios: Santa Catarina, Santo Ovídio y Cedofeita, como centro regional de la ciudad; y como pequeñas aglomeraciones rurales: *Lordelo do Ouro, Foz do Douro, Nevogilde, Ramalde, Aldoar y Paranhos* (Santos, 2009).

La época que siguió a la revolución liberal (1834) destacó por el desarrollo de la ciudad impulsado por el poder de la burguesía mercantil, poseedora de los bienes del clero y de la nobleza absolutista que se habían desamortizado, expropiado y vendidos en hasta pública. Construyeron el Palacio de la Bolsa en 1839, consolidaron zonas en la cercanía de *São Francisco, Santo Domingos* y realizaron las reformas urbanas de 1940, preparando la ciudad para las enormes alteraciones de la segunda mitad de siglo a nivel industrial (Ramos, 1995).



Fig. | 12 | Planta de la ciudad en 1829.



Fig. | 13 | Planta de la ciudad en 1834.

La planta de 1834 Fig. | 2 | mostraba un lento desarrollo urbano con un area construida ligeramente mayor que la planta de 1813."Algumas novas ruas haviam sido abertas, quer no Bairro Oriental, quer no Bairro Ocidental, mas a estrutura urbana continuava fragmentada e pouco densamente ocupada" (Teixeira, 1994, p.557).

En la segunda mitad del siglo XIX la ciudad creció impulsada por el gobierno, aumentó la población, la industria, la reestructuración de zonas urbanas y la expansión a zonas nuevas. Como refería Teixeira,

A partir de 1851, o país moderniza-se e acelera o seu desenvolvimento, através da construção de novas estradas e da construção das primeiras linhas de caminho de ferro, através da transformação dos equipamentos e das tecnologias ao serviço da indústria e através de reformas institucionais, legais e educativas. (1994, p.557)

Respecto a las vías de circulación, fueron de esta época calles como, la calle de los Bragas y la calle de *Álvares Cabral*, ofreciendo nuevas áreas de edificación (Oliveira, 2007).

Surgió el desarrollo de los medios de transporte, la primera máquina a vapor al servicio de la industria llega en 1835 (Teixeira, 1994).

En 1895 llega a la ciudad el automóvil y el tren en 1875 que unía la ciudad con las regiones más allá del Duero. Las dos márgenes del río fueron conexionadas por el puente de Maria Pia construido para servicio ferroviario (1877) y el puente D. Luís I para uso rodoviario (Ramos, 1995).

La actividad económica y comercial de la ciudad, sumada a la modernización tecnológica fue mostrada en diferentes exhibiciones, la primera en 1855, y diez años después, la Exposición Internacional realizada en el nuevo edificio del Palacio de Cristal (Ramos, 1995).



Fig. | 14 | Desarrollo de Oporto en 1839.

Emergió un nuevo núcleo, reestructurando el centro histórico, con nuevas vías, como la calle *Ferreira Borges*, la calle *Mouzinho da Silveira* y la calle *Nova da Alfândega*, permitiendo nuevos ejes de organización de comercio y una mejor articulación entre la zona alta de la ciudad y la zona baja. Intentando dislocar el centro de la ciudad a una cota más alta entorno a la plaza Nova, abandonando la marginal del río (Ramos, 1995).

Oporto del siglo XIX fue declarado un nuevo núcleo industrial y comercial, como refirió Oliveira, "Na segunda metade do século XIX, a indústria ocupa nas freguesias de Cedofeita e do Bonfim um conjunto de pequenas unidades, e em Campanhã e Paranhos edificios de média dimensão" (2013 p.114).

La inmigración creciente para la ciudad se verificó en la segunda mitad del siglo XIX destacando su auge entre 1878 y 1890. Como refería Teixeira, "Entre 1838 e 1864 a população do Porto aumentou 46%, uma taxa de crescimento mais elevada do que

o crescimento natural da população“(1994, p.557). Esta imigración masiva del campo a la ciudad, tenía dos causas fundamentales, la crisis de la agricultura y el desenvolvimento de la industria (Teixeira, 1994).



Fig. | 15 | Planta de la ciudad en 1865.

En esta imagen todavía no se apreciaban las transformaciones espaciales debidas al crecimiento de la población.

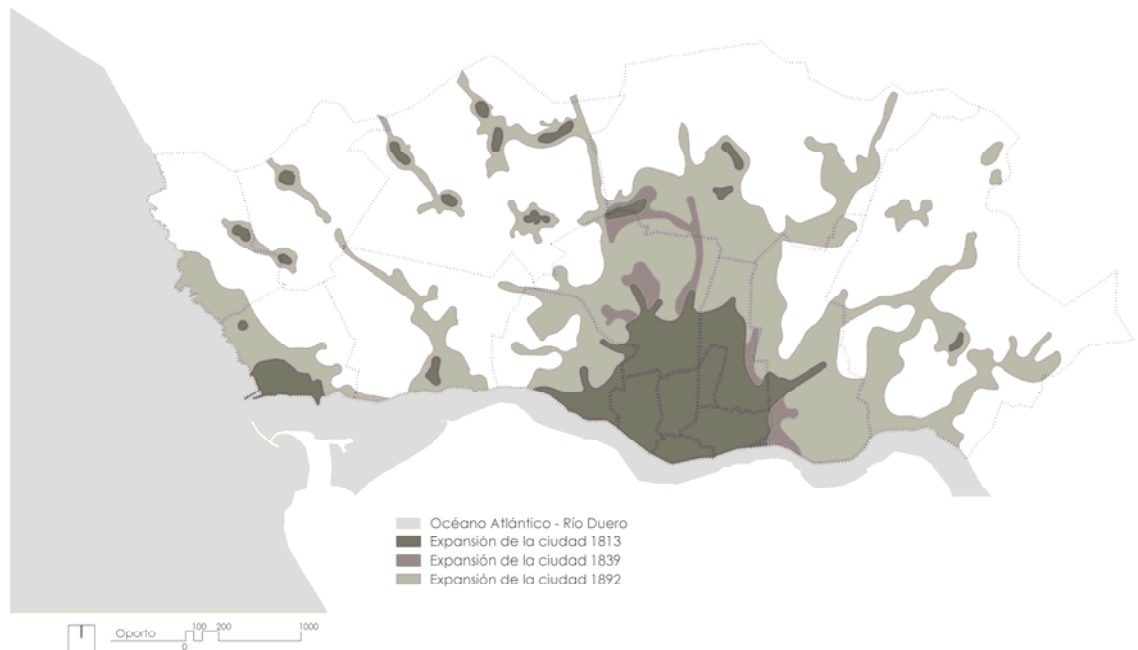


Fig. | 16 | Desarrollo de Oporto en 1892.

Existían en esta época tres zonas distintas, señaladas por Oliveira (2013), un área central perfectamente compacta y limitada por la calle *do Calvário*, *Calçada dos Clérigos*, *Largo de Santo Ildefonso*, *Rua do Postigo do Sol* y el río *Duero*. Un área central de expansión comprendida entre las calles de Cedofeita y de Santa Catarina teniendo la Plaza de la Republica como límite a Norte y por último un área periférica de expansión estructurada por las cinco vías de salida de la ciudad: la vía a Matosinhos (Torrinha - Campo Alegre - Vilarinha) la carretera para Viana do Castelo(Cedofeita - Oliveira Monteiro - Monte dos Burgos) la carretera para Braga (Almada - Antero de Quental - Amial) la carretera para Guimarães (Santa Catarina-Marquês - Costa Cabral) y la carretera para Penafiel (Santo Ildefonso - Campo 24 de Agosto - S. Roque)(Oliveira,2013).

Oporto iniciaba su fase de expansión soportada por la *Rua do Almada* y por las cinco vías de salida. Las carreteras a *Matosinhos*, *Viana do Castelo*, *Braga*, *Guimarães* y *Penafiel*. Hacia Poniente se implantaban edificios singulares construidos en puntos estratégicos, además de esto "A organização espacial da cidade é fortemente marcada pelo processo de industrialização e pela consequente necessidade de alojamento operário, satisfeita quase exclusivamente pelas "ilhas"(Oliveira, 2013, p.111).

Las clases medias dejaban progresivamente el centro historico alejándose de la industria que traía a la ciudad ruido, polución y un movimiento masivo de trabajadores, para construir sus viviendas en la periferia del núcleo urbano, en las zonas de expansión, los radiales de los Almada. "Os novos bairros burgueses construídos nas freguesias de Santo Ildefonso, Massarelos e particularmente em Cedofeita constituíram o primeiro anel de expansão da cidade do Porto na primeira metade do século XIX" (Teixeira, 1994, p.558).

Los primeros emigrantes del campo a la ciudad se alojaban en viejos edificios de vivienda colectiva en los núcleos historicos de la ciudad. Sólo después de su sobreocupación, en la segunda mitad de siglo XIX, es cuando surgió la necesidad de construir nuevas viviendas. "A maior parte dos 27000 novos habitantes do Porto entre 1838 e 1864 eram emigrantes rurais, que foram habitar e sobreocupar ainda mais os velhos bairros da cidade" (Teixeira, 1994, p.558).

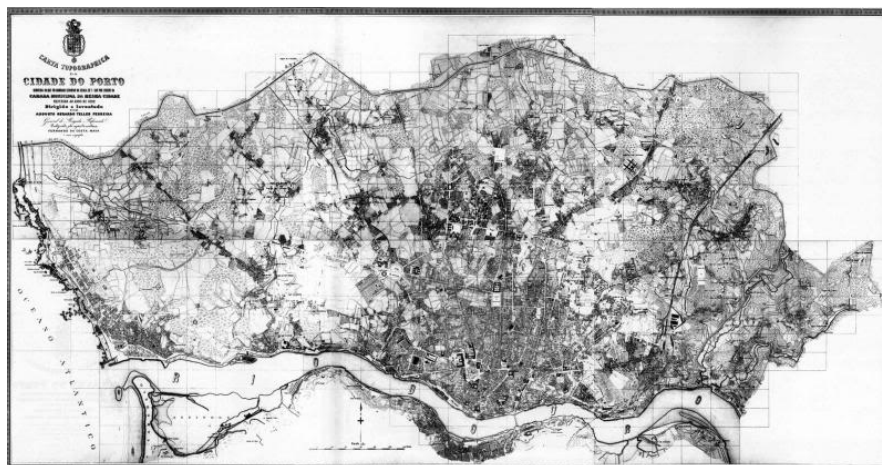


Fig. | 17 | Planta de Oporto en 1892.

La planta de 1892, Fig. | 17 | fue la primera planta en representar toda la ciudad. El área central de expansión era ahora limitada por las calles *Cedofeita, Boavista, Antero de Quental, Constituição e Santos Pousada*. En el área periférica de expansión eran visibles dos grandes ejes a Naciente-Poniente, la Avenida de la *Boavista* (abierta hasta la Fuente da Moura en 1892) y la *calle Constituição*. En el área central la calle *Ribeira* y la *Plaza Liberdade* se consolidaban como centro de la vida urbana, debido a la progresiva implantación de las actividades financiera, bancaria y comercial. El área a Norte del Hospital de *Santo António* se encontraba manteniendo los límites definidos inicialmente. Respecto al área de Bonfim, Oliveira (2013) refería, "(...) continuou a construção e o desenvolvimento da malha, baseada muitas vezes no alinhamento de caminhos rurais e no parcelamento de quintas existentes" (p.115). En la zona Oriental se desenvuelve un conjunto de calles de forma radial con centro en la plaza del Cementerio *do Prado*.

Esta segunda mitad de siglo XIX, correspondió con un rápido crecimiento urbano, "nos 36 anos entre 1864 e 1900 a população do país aumentou 36%, enquanto a população urbana aumentou 75%" (Teixeira, 1994, p. 558).

Después de 1864 se dieron las mayores transformaciones en la estructura de Oporto los gobiernos de la *Regeração* después de 1851, provocaron cambios en la estructura espacial de la ciudad. La población aumentó hasta casi duplicarse en 36 años.

De 86761 habitantes em 1864, a população do Porto cresceu para 105838 habitantes em 1878, 138860 em 1890 e 167955 em 1900, isto é , um aumento de 81000 habitantes,(...). Entre 1878 e 1890, o período crucial de desenvolvimento do Porto, cerca de 25000 dos 33000 novos habitantes da cidade neste período eram imigrantes. (Teixeira, 1994, p. 558)

Mas allá del desarrollo industrial en las principales ciudades la emigración del campo a la ciudad fue debido al estado ruinoso de la agricultura. Como cita Teixeira "(...)no «Primeiro Inquérito parlamentar sobre a emigração portuguesa», realizado em 1873, a população que sai não pode obter alimentos nas localidades onde existe" (Teixeira, 1994, p. 559).

El desarrollo industrial no destacó hasta la segunda mitad del siglo XIX, pero a pesar de ello nunca se volvió la actividad dominante. Como explica Teixeira "contrariamente ao que aconteceu noutros países, não se verificou a formação de uma sólida burguesia industrial" (1994, p. 559). La actividad comercial continuó a ser la base de la actividad económica de Oporto a lo largo del siglo XIX. Esta burguesía manejaba la actividad económica.

La industria no podía absorber a todos los demandantes de empleo y el bajo nivel de desarrollo industrial llevaba consigo el pago de salarios muy bajos a los trabajadores, limitándolos a condiciones de vida mínimamente aceptables.

La inmigración generaba necesidad de vivienda de bajo coste, que durante años fue cubierto por albergues como alojamiento temporal, extremadamente especulativos, sobreocupando de una forma extrema la edificación. Denominadas "casas de malta", eran descritas por Pereira (1997) como, "(...) espaços acanhados onde dormem em pobres leitos, muito juntos, os operários das aldeias, ou os aguadeiros e outros serviçais" (p. 79). Los alquileres eran pagados al día y las habitaciones eran desconfortables y en mal estado. A veces albergaba a familias enteras en habitaciones pero estas personas de bajos rendimientos no podían acceder a otras formas de vivienda. Era un negocio muy lucrativo para los propietarios, sin fiscalización, normativa, ni precios regulados. Con el área central ya sobre ocupada y sin poder satisfacer la necesidad de vivienda de bajo coste, surgió una nueva tipología de vivienda, la "ilha".

Existían diferentes opiniones respecto a las fechas de aparición de las "ilhas". Teixeira (1996), en su libro *Habitacão popular na cidade Oitocentista*, defendía que las "ilhas" estaban directamente ligadas al desarrollo de la industria en Porto en la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo autores como Pereira (2011) afirmaba:

(...) as «ilhas» não surgem como um produto da industrialização e da atracção de populações rurais pela cidade industrial, na segunda metade do século XIX. São um fenómeno bem mais antigo. Como pudemos fundamentar em outros estudos, o recenseamento das casas da cidade, realizado em 1832, na altura do Cerco do Porto, revela-nos a existência de cerca de 200 «ilhas de pobreza», apenas na zona cercada, que teria uns 50 mil habitantes. Os principais focos de «ilhas». localizavam-se já nas mesmas zonas onde se irá verificar maior expansão na segunda metade do século (...). É verdade que, na fase da industrialização da cidade e, sobretudo, no último quartel do século XIX, as ilhas atingiram uma expansão impressionante(...).(Pereira, 2011, p. 479)

Ambos autores consideraban las "ilhas" como un producto característicamente Portuense a pesar de las semejanzas con otros espacios urbanos en otros países.

Según Teixeira una de las especificidades de las "ilhas" era el hecho de ser un tipo específico de vivienda, construido para la clase trabajadora, mientras que en otros países europeos viviendas tradicionales ya existentes, habitadas por clases medias bajas eran adaptadas a la clase trabajadora. Tanto la sobre ocupación de áreas antiguas de vivienda popular o la reutilización de construcciones rurales en parroquias periféricas eran las prácticas más comunes. En ciudades como Lión o Milan el edificio tradicional de vivienda colectiva, con características preindustriales, fue adaptado para la clase trabajadora (Teixeira, 1996).

Coincidían en que la industrialización fue el motivo de la multiplicación de esta tipología de vivienda, cubriendo las necesidades habitacionales de miles de personas que emigraron a la ciudad en busca de trabajo y de mejores condiciones de vida. Construidas cerca de las fábricas por pequeños comerciantes que veían una inversión, su construcción fue una forma de rentabilizar al máximo el suelo no edificado. Como refería Oliveira (2013), "O tecido urbano do Porto é marcado pela construção de vastos conjuntos de ilhas em torno das unidades fabris, e geralmente nas traseiras de edificios burgueses" (p. 114).

Como se refirió anteriormente la estructura de manzanas y parcelamiento de Oporto como factor espacial fué fundamental para el desarrollo de la forma y localización de las "ilhas" en la ciudad. El parcelamiento regular del suelo en parcelas de 5,5m, con profundidades que llegaban a los 100m, generaban mucho espacio libre detrás de las viviendas burguesas que ocupaban sus frentes. Además la demolición de las murallas de la ciudad a finales del siglo XVIII, antes de la industrialización, generó la expansión urbana, y propició el desarrollo de tipologías de vivienda unifamiliar (Teixeira, 1996).

La mayoría de las "ilhas" se localizaban en las antiguas zonas de vivienda burguesa, construidas en la primera mitad del siglo XIX, ó en áreas de la ciudad cerca del centro que estaban por construir en la segunda mitad del siglo, cercanas a industrias a otros núcleos de vivienda operaria o en terrenos inadecuados para vivienda unifamiliar por su localización o topografía. En ambos casos zonas que dejaron de ser atractivas para las clases medias. Teixeira (1994) enumera algunos motivos, "O fumo, o barulho, os cheiros, o aumento de movimento dos trabalhadores, eram razões suficientes para que os mais ricos se mudassem e fossem residir em novos bairros que estavam sendo construídos noutras zonas da cidade" (p. 562). Fue en esta época cuando se incorporaron dos nuevas parroquias y se promovieron nuevas zonas residenciales e industriales aumentando cuatro veces el área construida de Oporto frente al área construida relativa al año 1865.

Este contexto generó que descendiese el valor del suelo y de las propiedades, creando condiciones para el desarrollo de otros tipos de vivienda adecuados a clases sociales de menores recursos económicos.

El periodo de mayor construcción de las "ilhas" fue a partir de 1867 y se debió a la Reforma del Código Civil que alteró los contratos de alquiler. Surgió así un contexto económico-político-cultural ideal para que la pequeña burguesía que buscaba ascender socialmente pasase a invertir masivamente en la construcción de "ilhas". Las fechas de mayor construcción de "ilhas" eran definidas por Teixeira (1994),

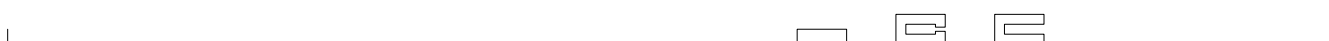
A maior parte das ilhas construíram-se entre 1864 e 1900, metade delas no curto período de 12 anos entre 1878 e 1900. Ao todo, estima-se que entre 1864 e 1900 se construíram cerca de 10100 casas em "ilhas" no Porto, das quais 5100 entre 1878 e 1890 e 3100 entre 1890 e 19009. As habitações construídas nas ilhas correspondiam a cerca de 63% do volume total de

construção nestes 36 anos. Se nos recordarmos de que entre 1878 e 1890 cerca de 25000 pessoas emigraram das zonas rurais para o Porto, compreende-se a razão da construção das ilhas em tão grande número nestes anos. A maior parte destes 25000 habitantes foram habitar as 5100 casas em ilhas construídas no mesmo período. De acordo com um inquérito realizado por Ricardo Jorge em 1899, existiam nessa altura no Porto 1048 ilhas, com um total de 11129 casas e alojando 50000 pessoas, perto de um terço da população total da cidade. (p. 567)

Mata (1909) referia, "Por volta de 1900, (...) ultrapassavam os 35 mil moradores, cerca de um terço da população do Porto" (p.81-82).

La estratificación social que se vivía en Oporto influía directamente en la ciudad. Las elites influenciaban en las acciones del ayuntamiento para sus inversiones, siempre dirigidos por la especulación inmobiliaria y movidos por sus intereses. Por otro lado la clase media invertía en las "ilhas" como modo de ascensión social dentro de la sociedad, intentando imitar a la burguesía en la posesión de propiedades.

Para além dos benefícios económicos óbvios que resultavam da posse de propriedade, esta ânsia de ser considerado proprietário fazia parte da procura de aceitação social por parte das classes médias. A apetência da burguesia por títulos de nobreza traduzia sua falta de confiança em si própria, e daí a sua necessidade de copiar os símbolos da classe que ainda considerava culturalmente dominante. A apetência pela posse de terra fazia parte do mesmo fenómeno. Os burgueses só se sentiam completamente seguros de si próprios quando eram detentares de alguma propriedade, quer se tratasse de edificios quer de terra, independente da sua dimensão. Apesar de seu poder económico e político, careciam de uma identidade cultural própria. Durante a maior parte do século, a sociedade portuense continuou a ser dominada por símbolos e valores tomados de outro universo cultural: o mundo de uma sociedade essencialmente rural e mercantil dominada por uma aristocracia fundiária. Os valores sociais dominantes continuaram a ser os da velha ordem. (Teixeira,1996, p.102)



Las jerarquías envueltas en la estructura de propiedad de la tierra en la ciudad, fue otro factor y agente envuelto en el desarrollo de las "ilhas". La propiedad del suelo en Oporto estaba jerárquicamente organizado. Los terrenos eran alquilados y subalquilados en parcelas cada vez más pequeñas. La tierra se alquilaba por tres vidas, una media de dos generaciones. El arrendado aunque sujeto a las condiciones impuestas por el propietario y a sus visitas periódicas, tenía dominio útil sobre la construcción, sobre la parcela de terreno y poseía la posibilidad de dividir dicha propiedad u alquilarla. Además, podía vender dicho alquiler a otro arrendado que se responsabilizaba de pagar al propietario. Pero en la segunda mitad de siglo, en 1867, el Código Civil transformó estos contratos temporales en perpetuos, dando autonomía a los arrendados que ante la invisibilidad de los propietarios de la parcela y del ayuntamiento de lo que pasa en el interior de la parcela tenían las condiciones perfectas para crear "ilhas" (Teixeira, 1996).

Así cuanto más bajaba la jerarquía en la posesión de la tierra, menor estatuto social y económico y más envueltos estaban en la construcción de las "ilhas". Por el contrario, la clase media no construía "ilhas" debido a que su estatuto social se lo impedía, no estaba bien visto y preferían invertir su gran capital en operaciones de mayor rentabilidad. Existió alguna excepción, por parte de propietarios y grandes comerciantes que promovieron vivienda de mayor calidad, de mayor dimensión y mejores cualidades, esperando mayor beneficio, pero en la mayoría de los casos fueron intentos fallidos llevando a los promotores a la ruina. La mayor calidad implicaba mayor inversión, coste de construcción y conllevaba el cobro de mayores alquileres incompatibles con los recursos de los trabajadores (Teixeira, 1996).

La morfología de las "ilhas" venía determinada por el tipo de promotores y su capacidad de inversión. La mayor parte de las "ilhas" eran construidas por personas de recursos limitados y con poca capacidad de inversión. "Homens com pouco capital, eles tinham nas ilhas um campo ideal de investimento" (Teixeira, 1994, p. 561). El pequeño capital económico sólo les permitía construir vivienda de baja calidad, respondiendo a la búsqueda y necesidad por parte de los trabajadores.

Los costes de construcción eran mínimos asegurados por la pequeña dimensión de las viviendas, por su construcción pobre y por su forma. La construcción de la ilha era realizada poco a poco, según la disponibilidad de recursos. Aunque el rendimiento de la mayor parte de las "ilhas" era pequeño, generalmente el capital invertido era amortizado a los cuatro años Teixeira (1994) explicaba,

A racionalidade destas soluções, o seu uso intensivo do solo, a redução nos custos de construção e de infra-estruturas e, conseqüentemente, a sua eficácia em termos económicos levaram á adopção destas tipologias noutras situações onde não existiam limitações espaciais, de dimensões de lote. (p. 564)

La tipología más simple de la "ilha" consistía en una fila de pequeñas casas de un sólo piso construidas una al lado de la otra, sucesivamente a lo largo de una estrecha parcela de terreno. Todas las viviendas con una sola fachada libre, daban a un corredor estrecho de 1 metro ó 2 que daba acceso a las viviendas y a los aseos comunitarios, construidos normalmente al fondo de la parcela. En otros casos, la "ilha" era construida en dos parcelas y las viviendas se distribuían de dos formas, a ambos lados con el corredor central, donde sus fachadas posteriores estaban incrustadas al muro de división de la parcela ó a otra "ilha" construida en la parcela del vecino, ó las dos filas adosadas en la fachada posterior de las viviendas, dejando dos corredores de acceso. Se caracterizaba por estar construida "(...)construída muitas vezes no quintal do seu próprio promotor, reduzindo assim a zero o investimento em solo necessário para a sua construção (Teixeira, 1994, p. 561).

La mayor parte de las "ilhas" tenían menos de veinte casas aunque las mayores podían llegar a tener 150 viviendas con mejores condiciones, mayor área (de hasta 90m²) con dos pisos y calles internas mas anchas. Estas viviendas de mejor calidad acabaron por ser utilizadas por clases medias bajas que podían pagar sus alquileres ó en otros casos se dividían en dos viviendas para hacerlas mas accesibles reduciendo alquileres a base de reducir el espacio de la vivienda (Teixeira, 1996).

El área de las viviendas no solía superar los 16m² incluso existían casos de 9m². El tipo mas común tenía un frente de 4m con una puerta y una ventana. Con sólo un piso, su profundidad solía ser de 4m, la vivienda se dividía en una sala de 4x2,5m que servía también de dormitorio, una pequeña alcoba de 2,5x2,5m y cocina 1,5x1,5m. En algunos casos se improvisaba una habitación en el bajo cubierta a la que se accedía por una escalera estrecha. Las viviendas tenían una altura libre de 2,5m y su volumen no ascendía de 30m³. Estas condiciones eran agravadas por falta de ventilación cruzada y poca iluminación debido a la pequeña dimensión de la ventana. El techo solía estar ennegrecido por el humo, la falta de ventilación, condensación y humedad del clima de Oporto. Las paredes exteriores eran generalmente de piedra y las divisiones interiores de madera, generalmente sin puertas y con simples cortinas (Teixeira, 1996).

Las infraestructuras eran deficientes, la mayoría de las "ilhas" no tenían abastecimiento de agua, algunas contaban con pozos y el saneamiento se hacía a través de fosas que al estar cerca de los pozos volvían el agua impropia para el consumo. Los sanitarios eran comunes a todos los habitantes en una media de un inodoro para cinco viviendas y una ducha para diez viviendas (Teixeira, 1996).

En las casa de las "ilhas" vivían familias enteras según Teixeira (1996). La dimensión media de los agregados familiares era de 3-4 individuos, algo más baja que el conjunto de la población de ese tiempo en Oporto (4-5), cuantificadas por el Archivo Parroquial de Cedofeita (1878-1910) y referida por Pereira (1996) donde especificaba que se justifica por la necesidad de adaptar la dimensión familiar al equilibrio entre costos y salarios.

A ilha apareceria, assim, como uma hipótese de sobrevivência das famílias pobres numa fase particularmente crítica do seu ciclo de existência: o

momento em que, com os filhos pequenos não participando ainda no mercado de trabalho, a família trabalhadora conheceria um desequilíbrio entre os salários e os consumos, vendo-se obrigada a reduzir ao máximo as despesas de aluguer de habitação. (Pereira, 1996, p. 166)

Las deficientes condiciones de vivienda sumadas a dietas alimenticias inadecuadas y condiciones de trabajo muy duras, propiciaban el contagio de enfermedades como la tuberculosis. "Já neste século, a taxa de mortalidade no Porto entre 1905 e 1909 era de 31 mortes por 1000 habitantes" (Teixeira, 1994, p. 568). Las autoridades y las elites cultas vieron en este tipo de alojamiento popular su carácter patológico,"(...) focos de infecção física, que ameaçavam contaminar a cidade, e viveiros de imoralidade, que punham em perigo os bons costumes e a família" (Pereira,1996,p.162). Esa imagen de la "ilha" como espacio degradado dificultó que se entendiera como un espacio social. A esto se le sumaba un peligro social, ya que eran espacios de sociabilización intensa y de aglomeración de grandes grupos de población favoreciendo la expansión de ideas revolucionarias (Martins, 1996).

La "ilha" era eminentemente un espacio colectivo, donde las relaciones de vecindad estaban asociadas a la identidad socio-profesional o a las relaciones de parentesco formal ó informal entre los vecinos. La privacidad de la vida familiar no tenía lugar en los espacios de la "ilha", predominando la idea de comunidad y colectivo (Martins, 1996).

Mas no meio daquela pobreza havia um sentimento de solidariedade que se trasmitia de geração em geração. Naquele tempo não havia infantários, nem eram precisos.[...], e eu, como os outros da minha idade, ficava num cobertor á porta da casa da ilha, com o leite, o biberão e as fraldas [...] ao lado. E não havia problemas - qualquer das velhas, que não trabalhavam, ficava a tomar conta dos bebés da ilha. (Couto, 2004, p. 9-10)

Las condiciones de vida se deterioraron a partir de 1880 cuando se vivió una fase de concentración industrial con la entrada de la máquina en las fábricas y de mayor disponibilidad de mano de obra. Descendieron los salarios y aumentó el precio de los alimentos, vestuario y vivienda. En la familia era necesario que trabajaran también mujeres e hijos. Como describía Teixeira (1994), "No final de século, numa família operária típica, cerca de quatro quintos do orçamento familiar eram gastos na alimentação. Mesmo assim, a sua qualidade era bastante pobre; pão e vegetais constituíam a dieta básica" (p.569). La población de las "ilhas", era fundamentalmente formada por trabajadores mal remunerados, éstos no solo se dedicaban a la industria y artesanato, "Da mesma forma, não se pode falar de uma classe operária no Porto claramente diferenciada. Em vez disso, havia uma assimilação de trabalhadores industriais a outros estratos da população, criando um grupo social mais lato, as chamadas «classes laboriosas»" (Teixeira, 1994, p. 559).

Los habitantes de las "ilhas" se dedicaban a muchas actividades diversas sin relación con la localización de las industrias. De acuerdo a un estudio efectuado en 1914 (Lemos, 1914) la población de las "ilhas" incluía trabajadores industriales, particularmente ligados a la elaboración textil, además de otras profesiones bastante variadas como policías, soldados, empleados de comercio, zapateros, carpinteros, canteros, lavanderas y vendedores ambulantes, población con recursos económicos limitados, dado los bajos salarios que recibían y que sólo les permitía tener acceso a alojamientos baratos.

La relación entre la "ilha" y la calle podía ser de cuatro formas diferentes, cuando la "ilha" estaba edificada en las traseras de la vivienda burguesa el acceso se realizaba a través de un corredor en túnel. Cuando la "ilha" se construía a la vez que la vivienda burguesa se construían dos puertas de acceso una para la vivienda y otra para la "ilha". Cuando la vivienda daba a la calle y no ocupaba toda la parcela, el acceso se realizaba por un corredor estrecho a cielo abierto. La "ilha" podía ocupar toda la parcela accediendo directamente desde la calle, en algunos casos esta fachada era más elaborada volteando las dos casas de la "ilha" hacia la calle, en la última fase especificando el nombre de la "ilha" como afirmación de vivienda legítima (Teixeira, 1994).

El ayuntamiento municipal no tenía en cuenta la construcción de las "ilhas". Indiferencia reflejada, en la falta de un plano coherente para el desarrollo de la ciudad durante todo el siglo XIX, basándose en intereses especulativos en vez de tener en cuenta las necesidades de la ciudad en aquella época. La construcción de las "ilhas" no era regulamentada por el ayuntamiento Municipal. El Código de posturas de 1869 sólo regulamentaba el control del ayuntamiento a edificios construidos hasta cinco metros de la calle. En estos casos, se presentaba el alzado de las construcciones para obtener la licencia, hasta que en 1905 esta situación fué alterada con la publicación del Reglamento General de Salud en 1901 del Reglamento de Salubridad de las Edificaciones Urbanas 1903 y en el Código de Posturas Municipales de 1905, donde todas las construcciones de la ciudad tenían que presentar un proyecto completo para obtener la licencia de construcción. A pesar del nuevo reglamento, las "ilhas" continuaban construyéndose de una forma ilegal. "Das 1048 ilhas passou-se a 1200 ilhas em 1909 e 1301 em 1929" (Teixeira, 1994, p. 568). Con las "ilhas" en siglo XIX la ciudad en vez de expandirse se densificó "(...) a cidade suspendeu a sua expansão para o exterior e retrocedeu, para se construir dentro de si própria, preenchendo lentamente a estrutura urbana traçada pelos Almada e desenvolvendo a sua «espessura»" (Teixeira, 1996, p. 421). Las "ilhas" enraizadas en el tejido urbano, irradiaban la cultura rural desde dentro de la ciudad. "Os que vieram viver para a cidade trouxeram consigo a sua cultura própria, uma cultura rural" (Teixeira, 1996, p. 422).

Jugaron un papel fundamental como elementos de transición del campo a la ciudad, siendo un lugar de integración urbana y de acogimiento y socialización de las clases más pobres, venidas del mundo rural. Como refería Seixas (1997),

A ilha é uma metáfora da migração rural-urbana, da pobreza urbana, da situação da classe trabalhadora operária ou dos serviços, mas também uma

metáfora da própria cidade e do seu ethos bairrista, mais ainda, pela sua presença em diversas grandes cidades modernas, uma metáfora da cidade moderna e do mundo industrial. (p. 6)

Estas raíces de la ciudad basadas en lo rural se sienten todavía a día de hoy en la fiesta más importante de Oporto, la noche de San Juan el 24 de Junio, una festividad rural por excelencia. Como refiere Teixeira (1996),

As ilhas eram o centro de estas celebrações. Lançados das ilhas, balões de ar quente elevavam-se no ar e, por uma noite os moradores das ilhas emergiam do seu anonimato. Saíam das ilhas e marchavam pela cidade, para reclamar temporariamente o seu direito a uma cidade que, habitualmente, negava a sua existencia. (p. 424)

Estaban escondidas en la ciudad hasta que en 1899 surgió la peste bubónica y se reconoció su existencia, por primera vez se discutió sobre el tema. Posteriormente en 1905 se mostró la toma de medidas para el control sanitario y se desarrolló legislación con vista a impedir o por lo menos a controlar la construcción de nuevas "ilhas", obligando a presentar a la CMP un proyecto completo de cualquier obra que se pretendiese realizar en la ciudad independientemente de su localización en relación a la calle.

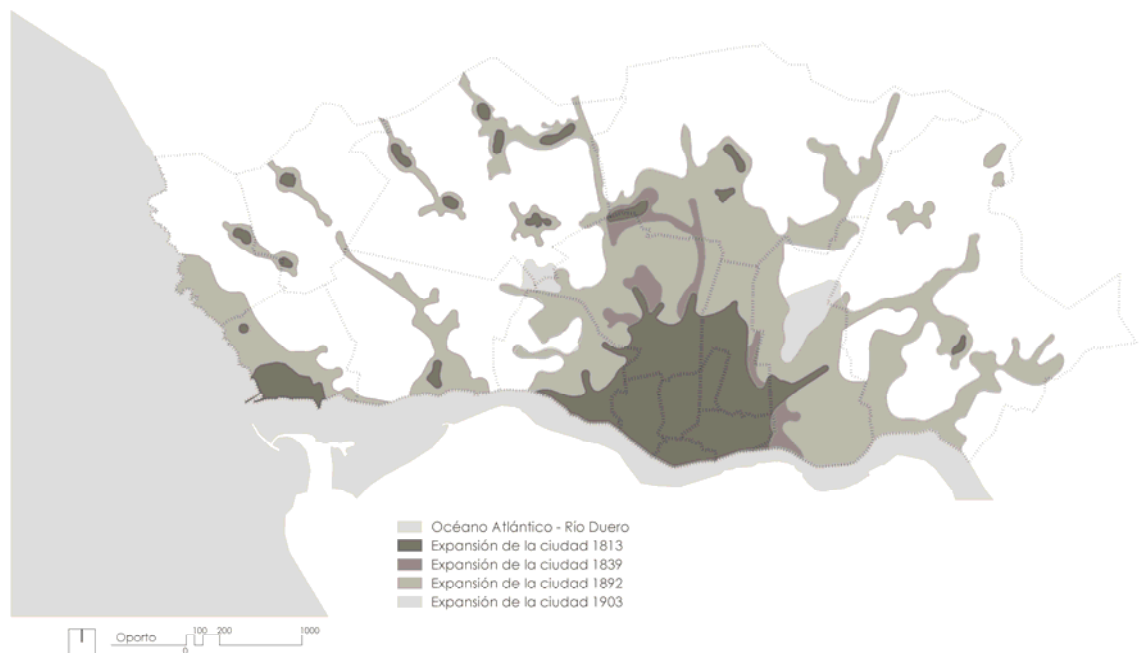


Fig. | 18 | Desarrollo de Oporto en 1903.

La preocupación por la necesidad de vivienda operaria vivida en Oporto surgió a inicios del siglo XX a través de una iniciativa privada del periódico "Comercio do Porto" que junto a la CMP promovió la construcción de 95 viviendas individuales en los barrios situados en *Monte Pedral* (26 viviendas) *Bonfim/Antas* (29 viviendas) y *Lordelo do Ouro* (40 viviendas).

Con la instauración de la Primera Republica (1910), se desarrolló una nueva legislación de vivienda que apuntaba a una intervención más directa del Estado. Los Decretos-ley permitían la construcción de vivienda promovida por el Estado, negociando su financiamiento con instituciones públicas o privadas. Se construyeron entre 1914 y 1917 las denominadas "colonias operarias" (*Antero de Quental, Viterbo Campos, Dr. Manuel Laranjeira, Estevão de Vasconcelos*) Barrios sometidos a reglas de control y de admisión de nuevos habitantes. Eran exigidas normas de buen comportamiento social, rendimiento laboral, buen estado físico y de control por parte de fiscales que inspeccionaban viviendas y habitantes (Pero no tan represivos como los barrios construidos por el regimen dictatorial). Dadas las buenas condiciones de habitabilidad y el hecho de requerir alquileres demasiado altos, hicieron que fuesen ocupadas por la clase media (Ferreira, 2000).

En esta época el Estado promovió la construcción de vivienda para familias pobres al abrigo del Decreto Ley nº4 137/18 permitiendo eliminar barrios de casas insalubres. Esta acción tuvo como resultado la construcción de dos barrios de viviendas individuales, Barrio Sidónio Pais y el Barrio Social da Arrábida.

En la segunda Republica el regimen instaurado a partir de 1926 animó a la construcción de vivienda. Este régimen se afirmó y promovió su ideología, nace El Estado Nuevo a partir de 1933, un régimen antiparlamentario que imponía su ideología tanto física como intelectualmente. Estaba muy ligado al ejército y a la moral rígida de la Iglesia Católica y establecía reglas para garantizar el mercado. Los barrios de viviendas "económicas" construidas bajo la ley nº23 052/33 son *Ilheu, Condominhas, Amial, Azenha, Paranhos y Ramalde*. Estas viviendas no tenían precios reducidos de alquiler, no tenían mucho de social, la nomenclatura económicas tenía que ver con su rentabilización y seguían siendo inaccesibles a personas con bajos recursos (Ferreira,2000).

Surgió una nueva ley nº28 912/38 donde el estado dejaba de financiar viviendas económicas entregando este papel a entidades privadas y demostrando con la construcción y sus resultados que se garantizaba la rentabilidad. Se reducía la importancia de las casas económicas en el presupuesto del Estado y como la construcción privada no se implicaba, es el Estado en 1945 quien modificó su decisión. Ejemplo de barrio camarario de promoción municipal es *San João de Deus* 1944.

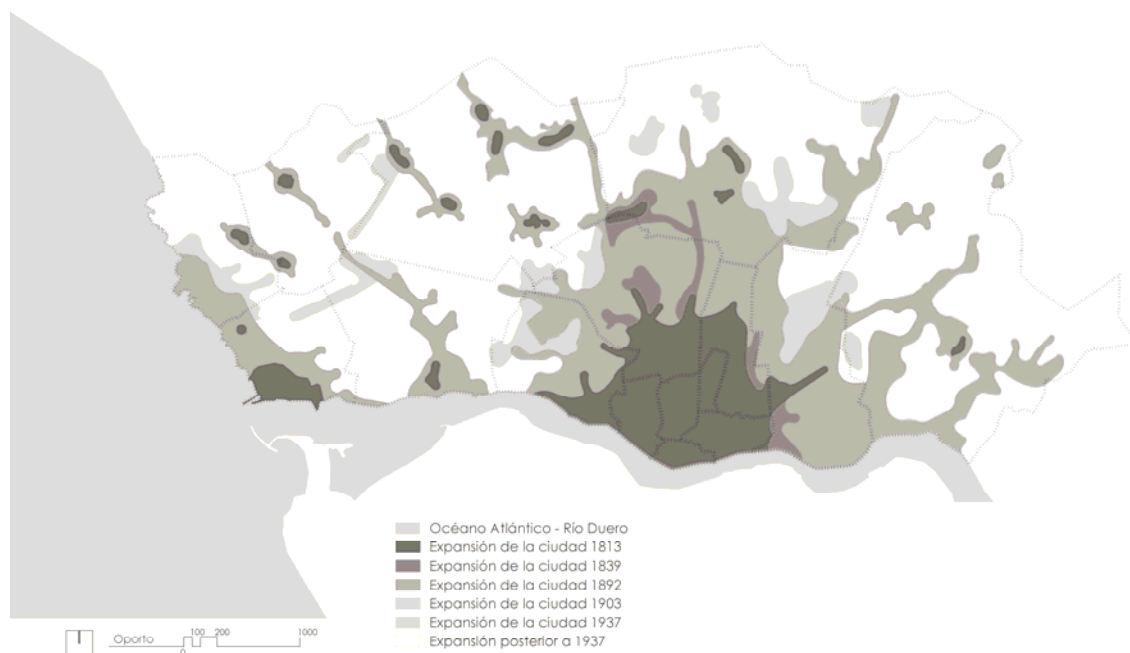


Fig. | 19 | Desarrollo de Oporto en 1937.

En 1939 la CMP realizó una encuesta sobre las "ilhas", a partir de los datos recogidos se formularon propuestas y en 1940 se dió inicio al "*Plano de Salubrição das ilhas*" que propuso construir 6000 viviendas. Substituyendo a la misma cantidad de viviendas en "ilhas" que serían destruidas, las restantes serían restauradas. Las nuevas construcciones serían fuera de la ciudad o en terrenos libres de antiguas "ilhas" demolidas. Entre 1956 y 1971 fueron construidos 7746 viviendas en 13 barrios desplazando a 30000 habitantes de las "ilhas" para la periferia, sólo dos de esos barrios fueron construidos en áreas centrales el barrio *Bom Sucesso* y *Fernão Magalhães*. Los 11 barrios periféricos fueron *Cerco do Porto*, *S. Roque da Lameira*, *Regado*, *Outeiro*, *Fonte da moura* y *Pasteleir* ó edificados más tarde dentro del "*Plano de Melhoramentos*": *Franco*, *Aldoar*, *S. João de Deus*, *Falcão* y *Lagarteiro*. Los habitantes tenían que cumplir un reglamento extricto que le obligaba a un buen comportamiento moral y civil (Ferreira, 2000).

El envío de los habitantes de las "ilhas" a la periferia era descrito por Carvalho (2004),

A segregação da habitação operária em termos de "interior-exterior"-habitação operária construída no interior dos quarteirões, habitação da classe média construída á face da rua - foi substituída por uma segregação em termos de "centro-periferia", onde se denota a deslocação dos moradores das «ilhas» para a periferia e uma consolidação da posição da burguesia nos terrenos da cidade. (p. 19)

El Plan de Melhoramentos de Correa de Barros fue elaborado en 1950 (1956/1966) estaba destinado a implementar una política de vivienda social que eliminara las viviendas en "ilha".

Respecto a la ciudad, además del problema de la vivienda, el automóvil viene a originar nuevas preocupaciones a nivel de organización urbanística. Destacaban diferentes planos de planeamiento para la ciudad como intentos de estrategia para su crecimiento, anteriores a la realización de *El Plan de Melhoramentos de Correa de Barros (1956-60)*:

El *Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto*, de Correa de Barros (1881). Fue el primer intento de planear la ciudad de forma efectiva, se realizó con tres grandes preocupaciones definidas por Oliveira (2013): "a definição do sistema viário, a edificação de equipamentos, e a resolução dos problemas de abastecimento e higiene urbana" (p.123). pero con alguna falta "(...) não apresenta ainda uma visão estruturadora da totalidade da cidade" (Oliveira, 2013, p.136).

En 1932 el Prólogo al *Plano da Cidade do Porto*, de Ezequiel de Campos, elaboró una planta actual de la ciudad con un estudio del ambiente natural, económico y social de la ciudad. Estudió su relación a nivel regional y su evaluación futura. Redefine el sistema viario en vías principales de penetración y en calles primarias de circulación concéntrica. A nivel de macro circulación definió unir mediante circulación marítima y ferroviaria el Puerto Marítimo Douro-Leixões y la unión mediante línea de tren de ambos puertos con la Estação Terminal de Oporto, "Ao nível da regulação dos usos do solo define um centro universitário, zonas residenciais, jardins e parques, zonas desportivas, zonas industriais e uma zona central relativamente á qual propõe o arrasamento da edificação existente"(Oliveira, 2013, p. 127).

Una de las semejanzas identificadas en alguno de los planos, especialmente en los relacionados con Ezequiel de Campos, identificadas y referidas por Ramos, (1998) fue el desarrollo radial de la ciudad, con sus ejes en forma de estrella interligados entre si transversalmente, como una configuración de vía de cintura interna, indicando lo que vendría a ser una verdad después de unos años (Santos, 2009).

Por encargo de la Câmara Municipal se le encomendó el estudio *del Plano Geral de Urbanização al arquitecto Macello Piacentini* y sus colaboradores en 1938/1940. El proceso fué complejo y no llegó a concretarse en un documento final (Oliveira, 2013).

Giovanni Muzio, 1940/1942, Como consultor urbanista de la CMP. Desarrolló el Plano Geral de Urbanização, una serie de estudios detallados hasta el nivel de lo edificado, dibujando implantaciones y alineamientos (Oliveira, 2013).

Plano Regulador de Oporto, Almeida Garrett, 1947/1954. Se preocupó fundamentalmente de organizar la ciudad, definiendo cuatro escalones: el de la vecindad (organización espacial de aldea) el escalón del barrio (entre 2000-4000 habitantes) el escalón de unidad residencial o parroquia (entre 5000-12000 habitantes) y el escalón de unidad urbana (sin sobrepasar los 70000 habitantes). La



red de comunicaciones que presentó fue de forma radial, de grandes cinturas y circulares (VCI, la Via Norte, la Via Panorámica y la prolongación de la calle Constitución hasta Pedro Hispano) (Oliveira, 2013).

Plano Director de la ciudad de Oporto, Robert Auzelle, 1960/1962. posterior a *El Plan de Melhoramentos de Correa de Barros (1956-60)* estaba compuesto por tres volúmenes, presentaba en el primero un conjunto de datos geográficos e históricos, en el segundo un conjunto de documentos gráficos, donde destacaba la definición de altura de los edificios y en el último, las alteraciones introducidas al sistema viario del Plano Regulador de Oporto del ingeniero Almeida Garret además de ocho estudios de pormenor (Oliveira, 2013).

Trajo a la ciudad una nueva organización del suelo de la ciudad a nivel funcional. Este Plano vino a perseguir de forma más ordenada y sistematizada los trabajos iniciados por los planos anteriores. A las propuestas del Plano Director Municipal presentadas para el centro se le sumaba una concepción higienista de luz, sol y espacio verde. Dotar al centro de áreas de estacionamiento modernas, necesarias para las vías de circulación que atravesarían el centro de la ciudad ocupada por el núcleo medieval.

Cuando se pensaba en modernizar se incluía el deseo de erradicar del centro de la ciudad la pobreza y la mala vida, destruyendo barrios operarios y favoreciendo la construcción de nuevas avenidas, estacionamientos, edificios de oficinas o viviendas de lujo que ocuparían esos terrenos. Este Plano conjugaba medidas, la destrucción de las "ilhas" y el desplazamiento de la clase operaria para la periferia donde los terrenos eran más baratos para construir barrios municipales. Defendía la apropiación capitalista del centro de la ciudad con actividades terciarias a través de suprimir la función residencial como refería Queirós (2007),

A disseminação dos habitantes das ilhas pelos novos bairros periféricos não só reflecte a preocupação do regime fascista em conter os perigos da concentração operária, como também favorece o aprofundamento da apropriação capitalista do centro da cidade, ao higienizar o espaço público e ao ampliar a área disponível para a instalação de novas actividades (sobretudo do sector terciário. (p.92)

Este proceso se vivió hasta ser invertido después del 25 de Abril de 1974, con la Revolución popular, la población vivió una voluntad de participar en las decisiones del Estado manifestando su desagrado ante la precariedad de la vivienda.

El Serviço Ambulatório de Apoio Local (SAAL) fue la respuesta del nuevo Estado a la cuestión de las carencias habitacionales y particularmente a las "ilhas", simultáneamente original en términos políticos y basada en un pensamiento sobre la cuestión habitacional que ocupaba las preocupaciones políticas de arquitectos como Nuno Teotónio Pereira y Nuno Portas desde la década de 1950.

Fue constituido en 1974 por un decreto conjunto con el Ministerio de la Administración Interna y el Ministerio de Equipamiento Social y de Medio Ambiente. Esta operación reunió a habitantes de barrios pobres y degradados que se organizaban en comisiones locales o asociaciones y presentaban sus necesidades a las Brigadas de Apoyo Técnico, que tenían como objetivo la renovación de zonas de vivienda degradada en colaboración con los habitantes, para exigir viviendas decentes y su "derecho al lugar". Este derecho identificado como el derecho a condiciones de habitabilidad del espacio residencial y al acceso a equipamientos urbanos y sociales instalados en el local de forma a enraizar y desenvolver actos sociales basados en la apropiación del espacio. Como explica Sardo (2014),

(...) o poder centrava-se sobre a possibilidade de constituir oportunidades de redefinir as circunstâncias de vida a partir da habitação, da reformulação das condições vitais do habitar mantendo, no entanto, os laços comunitários essenciais para a estruturação de relações de vizinhança, de colaboração e de solidariedade, propiciadores da constituição de estruturas organizativas locais, sedimentadas nas comunidades dos bairros degradados. (p. 28)

Como refería este autor, "A ambição deste processo é enorme: trata-se de intervir no tecido social a partir de uma iniciativa legislativa *top-down*, para gerar um processo social que deveria produzir-se *bottom-up*" (Sardo, 2014, p. 28).

Permitió a antiguos habitantes de las "ilhas", la reivindicación de su antiguo terreno en el centro urbano para la construcción de sus nuevas viviendas. Después de segregar a la periferia a las clases trabajadoras se sucede una política de integración de esa población en la ciudad. Es aquí cuando se exterioriza la vivienda operaria en la estructura de la ciudad.

El programa SAAL fue una acción con un objetivo común, la construcción de viviendas en las que sus habitantes se identificasen. El SAAL Norte fue referencia como camino a articular lo específico de cada barrio y el local, con proyectos más amplios de transformación de la sociedad.

acerca do projecto de Sao Victor, no qual se analisa o carácter dúplice da relação das populações com as "ilhas", por um lado local de solidariedades e comunidades com laços estabilizados, mas por outro, como o próprio nome indica, guetos segregados no contexto urbano, estigmatizados pela pobreza e pela impossibilidade de mobilidade. (Sardo, 2014, p.35)

La importancia de esta intervención en las "ilhas", realizada por el proceso SAAL fue ejemplo de la comprensión del problema desde un nuevo punto de vista de la vivienda social, del debate con la población y de la propia práctica arquitectónica.



(...)o SAAL seria também decisivo na internacionalização dos arquitectos portugueses e na visibilidade do seu contributo para os urgentes debates que, na Europa e em todo o mundo, se travavam entao sobre o papel social e político da arquitectura. (Sardo, 2014, p.11)

El resultado fue el desenvolvimiento de diversos proyectos innovadores de vivienda social, cuyos objetivos se basaban en no expulsar a las clases populares del centro de la ciudad manteniendo sus modos de vida.

Pasados dos años de su inicio, el Ministerio de Habitação, Urbanismo y Construção, sugirió la extinción de la metodología del proceso SAAL y de su estructura orgánica de intervención. Argumentando que algunas brigadas se habían desviado actuando al margen del *Fundo de Fomento de Habitação*, sin acompañar debidamente a las poblaciones mal alojadas.

El impulso Revolucionario hizo que surjiesen las primeras iniciativas de Rehabilitación del centro de Oporto. La creación del Comisariado para la *Renovação Urbana da Área da Ribeira-Barredo* (CRUARB), en 1974, constituyó una contrapropuesta a los principales desígnios del Plano Director de 1962. El proceso de rehabilitación urbana tenía como principios la defensa de la residencia de las clases populares en el centro histórico, la recuperación del patrimonio histórico, cultural y edificado del centro de Oporto (Queirós, 2007).

El PER Plan especial de Realojamiento (1993) desafiaba alojar en viviendas a personas con situaciones socio-económicas muy débiles que vivían en barracas, mediante un análisis crítico de problemas que se desarrollaban a lo largo de la historia de la vivienda social, proponiendo soluciones donde no se repitiesen los errores pasados.

3.6 LOS PROCESOS DE PLANEAMIENTO Y DE CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD

Como se comentó anteriormente, según definía Teixeira (2012), Oporto pertenecía a aquellas ciudades construidas gradualmente, sin un plano global definido (no planeadas) vernaculares. Correspondía a las primeras fases de desarrollo urbano sin técnicos especializados, donde la estructura urbana era igual a la estructura natural del terreno. Con el transcurso del tiempo el planeamiento de la ciudad era realizado a partir de un plano definido, proyectado por técnicos, arquitectos o ingenieros. La construcción del espacio partía de un plano según una geometría y, éste definía calles, plazas, manzanas e incluso edificios.

Adoptaba un plano predefinido pero que era alterado al adaptarlo al terreno o a otras preexistencias convirtiendo la geometría en menos rígida, esta era otra característica morfológica de la ciudad portuguesa, descrita por Teixeira (2012),



Nas sucessivas fases de concepção, desenho, implantação e construção, o plano ia sendo alterado para se ajustar às diferentes necessidades e percepções da realidade em cada momento, bem como às mutações físicas, econômicas, sociais, culturais ou técnicas que ocorriam no decorrer do processo. Se nas primeiras fases de desenho e implantação as alterações eram da responsabilidade dos autores do plano ou de outros técnicos, na fase de construção eram os próprios promotores ou seus utilizadores que, muitas vezes, alteravam e subvertiam os planos para os ajustar às suas necessidades. (p. 129)

Después de la implantación inicial, la expansión de la ciudad podía ser de dos formas. Construyendo mallas sucesivas, añadidas al tejido urbano con mallas de morfología diferente ó como en las ciudades portuguesas a partir del siglo XVIII en las que el plano inicial contenía las reglas de crecimiento futuro de la ciudad. El respeto en el tiempo de la regla de crecimiento predefinida sólo era posible con la existencia de un poder centralizado que estuviese por detrás del plano. Cuanto más centralizado fuese ese poder más regular sería el plano, cuando el poder descendía e intervenían más agentes en el desarrollo de la ciudad, esta crecía de forma menos regular y cada intervención se realizaba de forma autónoma.

En Oporto, la modernización de la ciudad a lo largo del siglo XIX se realizó a través de sucesivos planos de mejoramiento compuestos por intervenciones parcelares, sin obedecer a un plano conjunto. En esta época las referencias a la tradición urbanística portuguesa fueron substituidas por referencias internacionales como el París de Hausmann y en Barcelona Cerdá. La primera utilizada como referencia en la Avenida de la Libertad en Lisboa y la segunda referencia, para realizar la expansión de la ciudad a través de mallas ortogonales.

Se sucedieron a nivel de ciudad diferentes Planos:

El Plano Director Municipal, Duarte Castel-Branco, 1978/1987. Pretendía a través de planes de pormenor definir coeficientes de ocupación del suelo que permitiera una expansión controlada, uniformizando el valor del suelo en la periferia y conteniendo las volumetrías excesivas en el centro. Presentaba una jerarquización del sistema viario fundamental: Autovías, vías rápidas urbanas, vías en anillo, vías fundamentales de unión, vías en bolsa, vías de servicio local y vías de peones.

Revisión del Plano Director municipal, Manuel Fernandes de Sá/CMP, 2000/06. Introducía alteraciones al anterior plan. Proponía un sistema viario en una red nacional. Definía un sistema de espacios colectivos, divididos en equipamientos, áreas verdes y circuitos de transporte público. Las principales vías ya avanzadas en planos anteriores eran Nun'Alvares, la subterránea Gonçalo Cristovão y la calle de Santos Pousada. "Define uma estrutura tipológica que se constitui como uma regulação dos usos do solo mais atenta às questões da forma urbana do que à separação funcional, que tantos efeitos perversos introduziu na cidade" (Oliveira, 2013, p.137).



En el periodo tardo-monárquico y del Estado Novo, correspondía a la expansión de la ciudad para Poniente y Norte, soportada por la *Avenida Boa Vista* y por *la calle de la Constituição*. Estas grandes vías organizaban el crecimiento de la ciudad, definiendo nuevas direcciones. En el tejido urbano aparecían los primeros barrios sociales, edificados según Oliveira (2013, p. 112),

(...) com o propósito permanente de erradicação das ilhas e barracas.» y donde se aprecia una progresión, «Se numa primeira fase estas intervenções correspondem a habitações unifamiliares de um ou dois pisos, as intervenções massivas dos anos 50 e 60 correspondem a grandes bairros compostos por vários edifícios lineares dispostos livremente no terreno.

A finales de siglo XIX se podían encontrar en el Plano de Melhoramentos da Cidade de Oporto preocupaciones entorno al sistema viario, la edificación de equipamientos y la resolución de problemas de abastecimiento e higiene urbana y medidas contra incendios. Surgía como el primer intento, después de extinguirse la Junta de Obras Públicas em 1833, de planear la ciudad de forma efectiva (Oliveira, 2013).

En la planta de la ciudad de 1960 destacaban la construcción de barrios sociales en altura, algunos de ellos localizados junto a las viviendas unifamiliares de vivienda social de 1930.

(...) a construção de habitação social “em altura, normalmente blocos isolados com quatro pisos, acessos em galeria, e com uma implantação que quebra a tradicional relação edificado/espço público. A localização destes bairros é uma questão chave para o desenvolvimento equilibrado da cidade, e se em casos como o Bairro do Bom Sucesso a escolha de um tecido consolidado claramente favoreceu a sua integração, no caso da Agra do Amial, do Outeiro e de tantos outros, a localização em áreas de expansão sem grandes continuidades com os tecidos consolidados, condicionou o futuro destes fragmentos urbanos. (Oliveira, 2013, p.118)

El periodo democrático correspondió a la sobreposición de un conjunto de infraestructuras al tejido de la ciudad, integrando el tejido urbano en una mayor extensión el área Metropolitana de Oporto. La incorporación de estas vías, VCI, la Avenida AIP, la Vía Norte y las Autovías A1, A3 y A4 traían alteraciones en la organización, accesibilidad y estructura de la forma urbana (Oliveira, 2013).

En la ciudad se creaban nuevos equipamientos como los dos polos universitarios, el museo de Arte Contemporánea de Serralves y la implantación del Parque de la Ciudad (Oliveira, 2013).

La importancia de los barrios sociales construidos por el ayuntamiento entre 1956 y 1966, correspondiendo a más de 6000 viviendas esparcidas por 16 barrios, implantados en las parroquias de Aldoar, Lordelo do Ouro, Ramalde, Paranhos ó Campanhã (Oliveira, 2013).

La disposición urbana marcaba la metamorfosis del tejido urbano, soportada por la Avenida da Boavista (terminada em 1915), posibilitando la unión este-oeste, y también la dilatación urbana hacia el mar, con la unión adyacente al puerto de mar, Porto de Leixões (concluído en 1895) y la abertura da Avenida dos Aliados en 1916 (Loza, 1998).

Ocurrieron diversas intervenciones, como la destrucción de los antiguos Paços do Concelho, y la desaparición del Parque do Laranjal. Relativamente a la estructura urbana de la ciudad, especialmente la parte baja de la misma, esta no sufría alteraciones considerables, evidenciando mientras acontecimientos, en los más variados aspectos, como la arquitectura de Marques da Silva, con la reconstrucción del Teatro de S. João, la estación de S. Bento, la manzana de las Carmelitas y algunas edificaciones en la Avenida de los Aliados (de expresión clásica) la casa de Serralves (Ramos, 1995) entre tantos otros.

La ciudad conocía algunas intervenciones más, como la apertura de la calle Júlio Dinis (1935) la destrucción del Palacio de Cristal (substituído por el Palacio de los Deportes, en 1951) y el cambio de localización del Ayuntamiento del Pazo Episcopal a donde hoy se encuentra (1957) y también la conclusión del Puente de la Arrábida (en 1963) (Ramos, 1995).

Para concluir este capítulo con un resumen, era importante referenciar la importancia de las características específicas del urbanismo de la ciudad Portuguesa que aplicadas a la ciudad de Oporto y al contexto del momento, generaron una tipología nueva.

El paisaje urbano de las "ilhas" era parte de la historia e identidad de Oporto, pero en ningún plan urbanístico se tenía en cuenta, como explicaba Rossa (2015),

(...) uma década após a descodificação do genoma humano. Soube-se então que, no máximo, apenas 2% das nossas moléculas de ADN correspondem a matéria caraterizadora, melhor dizendo, cromossomas. O resto era junk-DNA. No verão passado ficamos a saber que, afinal, esses mais de 98% de ADN que não constituen o genoma propriamente dito, são fulcrais para a sua caraterização e funcionamento, atuando como interruptores e sistemas de controlo. No fundo são uma imensa materia anónima que decide e carateriza.



É como o que sobra entre o que é considerado monumento numa cidade.

(p.232)

Como refiere este autor se debía valorizar estas comunidades, esta "ciudad escondida" en los interiores de las manzanas. Una ciudad marginalizada, tolerada, porque fue indispensable para el desarrollo de la ciudad aparente. Como parte de la "materia caracterizadora" de Oporto, ya que según Wellenkamp, (2004) "em todos os aspectos, a vida da cidade foi permeada pelos habitantes das *ilhas*" (p. 21).

Para el acercamiento a esta identidad urbana y social, se realizó un análisis de estudio de caso acotando el estudio a la parroquia del Bonfim.

4

LA PARROQUIA DEL BONFIM SIGLO XIX

Se eligió la parroquia del Bonfim para la realización de esta investigación porque superaba tanto en operarios como en establecimientos de fábricas a las demás, y con ello llevaba aparejado la construcción de "ilhas" para la población operaria de la época. Según Correia (2009) el Bonfim llegó a ser según el censo poblacional de 1890, la segunda parroquia con más población del país, después de la parroquia lisboeta de Santa Isabel. Con base a esta información este capítulo pretendía comprender y acercarse al proceso de urbanización de esta parroquia, para en una fase posterior localizar e identificar todas las "ilhas" existentes a día de hoy en esta área.

El Bonfim se eligió frente a las restantes parroquias de Oporto, por ser la que presentaba un mayor crecimiento de población, superando a Santo Ildefonso, la Sé y Cedofeita que le eran superiores en número de población. Oporto duplicó su población en 36 años (1864-1900) como ya se refirió en el capítulo anterior y en este crecimiento destacó la parroquia del Bonfim, con un crecimiento poblacional basado en el saldo migratorio, que aumenta 2,5 veces su población, mientras las parroquias del núcleo histórico veían frenada la cantidad o incluso perdían población como es el caso de la parroquia de São Nicolau (Teixeira, 1996).

La parroquia del Bonfim se creó el 11 de Diciembre de 1841 en un proceso de reorganización administrativa que años antes ya había anexionado parroquias como *Campanhã*, *São João da Foz* y *Lordelo do Ouro*, en 1836, y *Paranhos*, en 1837. Se llevó a cabo gracias a un decreto gubernamental firmado por Costa Cabral durante el reinado de Doña María II, después de haber sido fijada por el obispo D. Jerónimo José da Costa Rebelo y la organización parroquial del 4 de Marzo de 1841. Tal decisión incomodó a aquellos que perdieron dominio sobre el territorio, en particular a los párrocos de Santo Ildefonso y *Campanhã*, manteniendo algunas indefiniciones de frontera, definitivamente establecidas por decreto de 8 de Febrero de 1956. La nueva parroquia se constituyó con un pequeño territorio sustraído de la parroquia de la Sé y el restante territorio fue tomado de Santo Ildefonso y de *Campanhã* (Pinto, 2012).

Desde épocas tempranas despertó el interés para el establecimiento de fábricas y pequeñas unidades industriales y ello traería consigo la atracción de muchas personas buscando mejorar sus condiciones de vida.

La presencia de vías de circulación que permitían una rápida distribución del producto y la llegada de materias primas, la proximidad al núcleo central de Oporto y la riqueza de manantiales de agua que atravesaban la ciudad fueron razones importantes para que en el territorio del Bonfim se llenase de altas chimeneas y de operarios que se dirigían y salían de las fábricas.



4.1. DEMOGRAFÍA

En la segunda mitad del siglo XIX, en una ciudad donde el cólera, el tifus, la gripe, la tuberculosis entre otras enfermedades mataba sobre todo a los más frágiles, pobres y niños, Oporto continuaba creciendo significativamente. En el área del Bonfim los valores de mortalidad superaban el 30% entre 1895 y 1897 superando los peores ejemplos europeos (Ramos, 1995).

Pero la ciudad crecía y no era gracias al saldo natural positivo, sino por la llegada de población de la envolvente rural de forma avasalladora. Atraía a la gente por su empleo, por la vanguardia que ostentaba y por el crecimiento industrial y del comercio que sumado a la crisis del mundo rural los atraía de forma masiva.

CENSOS	BONFIN			CONCELLO OPORTO			PORTUGAL CONTINENTE		
	f	1	2	f	1	2	f	1	2
1864*	10.721	-	100,0	89.349	-	100,0	3.927.392	-	100,0
1878*	15.240	3,02	142,2	110.707	1,71	123,9	4.303.660	0,66	109,6
1890*	22.512	3,98	210,2	146.454	2,69	163,9	4.713.319	0,76	120,0
1900	26.395	1,72	246,4	165.729	1,32	185,5	5.039.744	0,67	128,3
1911	31.493	1,76	294,0	191.890	1,44	214,8	5.586.053	0,94	142,2
1920	33.402	0,67	311,8	202.310	0,60	226,4	5.668.232	0,16	144,3
1925"	37.368	1,50	348,8	215.738	1,33	241,5	-	-	-
1930	38.418	0,56	358,6	229.794	1,30	257,2	6.340.797	1,13	161,4
1940	41.260	0,74	385,2	258.518	1,25	289,4	7.218.882	1,31	183,8
1950	42.501	0,30	396,8	281.406	0,88	315,0	7.921.913	0,93	201,7
1960	42.103	-0,09	393,1	303.424	0,78	339,6	8.292.975	0,46	211,2
1970	37.925	-0,99	354,0	301.655	-0,06	337,6	8.074.960	-0,27	205,6
1981	38.605	0,16	360,4	327.368	0,77	366,4	9.336.760	1,33	237,7
1991	34.497	-1,12	321,8	302.472	-0,91	338,5	9.862.540	0,55	251,1

1- Taxa de crecimiento médio anual.

2- Índice de evolución en porcentaje (1864 = 100);

*- población legal. Los totales del concello de oporto incluyen las freguesias de Aldoar, Nevogilde e Ramalde que hasta 1895 formaban parte del concello de BouÇas, hoy Matosinhos.

"- Recenseamiento Extraordinario de la población de las ciudades de Lisboa y Porto.

Fig. | 20 | Censos de población de los años indicados.

En la tabla Fig. | 20 | de los censos de población, se apreciaba que la parroquia del Bonfim llegó al pico más alto de su evolución demográfica en 1950. Desde este año, el Bonfim entró en un periodo de descenso demográfico. Se apreciaron varias fases de evolución, una primera de 1864-1911 que correspondía con el periodo de mayor vitalidad de la parroquia, donde en un intervalo de 47 años la población registraba un continuo crecimiento, llegando a triplicar el número de habitantes, debido a los emigrantes del rural que venían a las parroquias del centro histórico. En esta fase se distinguían dos periodos de 1864-1890 en el cual se advertía un crecimiento acelerado y un segundo periodo de 1890-1911 donde el crecimiento seguía aumentando pero en menor cantidad.

Una segunda fase de 1911-1920 evidenciaba un debilitamiento del ritmo de crecimiento. Una desaceleración en el crecimiento de la parroquia, que coincidía con la I Guerra Mundial, con la proliferación de muchas enfermedades y con la emigración de las primeras décadas del siglo XX.

La tercera fase de 1920-1950 presentaba dos periodos, un primero de 1920-1925 donde se retoma el ritmo de crecimiento anterior a 1911 y un segundo periodo de 1925-1950 donde el ritmo de crecimiento era menor, revelaba la continuación de problemas de salud y un crecimiento natural poco significativo.

La cuarta fase de 1950-1970 evidenciaba un decrecimiento de la población. Estas dos décadas estuvieron marcadas por la emigración hacia Europa y en menor medida por la guerra colonial iniciada en 1960. Una quinta fase de 1970-1981 donde se verificaba un leve crecimiento, muestra la reducción del número de emigrantes y correspondía al periodo de retorno de los portugueses de las ex colonias. Por último, de 1981-1991 una fase que presentaba un decrecimiento de la población, la tasa de evolución más negativa que presentaba la parroquia. Esta tabla mostraba las diferentes fases de población y cómo la inmigración venida del rural, fue identificada en el nivel de crecimiento demográfico. La parroquia del Bonfim como refería Correia (2009) "(...) parece ter sido construída, a nível populacional, de fora para dentro". Como argumenta Pinto (2012),

Ao Porto chegavam aos milhares, vindos de todo o norte e da Galiza. Tantos que, no final do século XIX, quase metade da população do Porto não nasceu na cidade. Tantos que vêm encher uma urbe onde a vertigem do progresso era acompanhada pelo chiar dos carros de bois que ainda atravessavam a cidade. (p. 6)

El transporte fluvial era intenso desde el siglo XVIII, con la exportación del vino para el Norte de Europa primero y para el Brasil después, invadiendo el Bonfim gente que llegaba por el río, además de ello, muchas personas de las poblaciones vecinas venían a la ciudad según Jorge (1899) citado por Pinto (2012),

(...) gente que vem á cidade vender hortaliças, leite, carne de porco, pão de Vallongo, pão d'Avintes, etc. – carreiros que guiam os pesados carros de bois – mulheres operarias das fabricas de fiação e tabacos – e numerosos operários de construcções, pedreiros, carpinteiros, trolhas, etc. Esta classe operaria fornecem-n'a principalmente o concelho de Gaya e as freguesias próximas de Bouças, Maia e Gondomar. (p. 155)

Pinto (2012) después de analizar el origen de la población de la parroquia a través de los datos absolutos de los registros de bautismo refiere, “No Bonfim industrial, a partir de 1875 no caminho entre a cidade e o comboio em Campanhã, a maioria da população seria mesmo exterior ao Porto” (2012, p. 6).

Origem	Bonfim 1881		
	H	M	T
Balão	26	16	42
Espanha	25	8	33
Valongo	9	19	28
Gaia	9	18	27
Penafiel	7	20	27
Cinfães	12	13	25
Marco	12	13	25
Feira	9	15	24
Guimarães	13	11	24
Braga	10	13	23
Amarante	15	6	21
Lamego	9	11	20
Gondomar	6	13	19
Paredes	9	9	18
Oliveira de Azemeis	5	12	17
Felgueiras	8	6	14

Fig. | 21 | Principales ayuntamientos de los emigrantes residentes en Bonfim 1881.

La Fig. | 21 | revelaba la importancia de la migración de mayor distancia nacional e internacional. Destacaba la inmigración desde España en el crecimiento demográfico de la parroquia.

Según Pinto (2012) respecto al género, identificaba que de los ayuntamientos más cercanos inmigraban sobretudo las mujeres en cuanto los hombres venían de ayuntamientos más lejanos ó incluso de España, bautizando a sus hijos en las parroquias periféricas y de lo que es muestra palabras del censo de 1881 cuando destacado por Pinto (2012, p.8),

(...) O operario dos arrabaldes vem aos bandos á segunda-feira de madrugada carregado com a sacca onde traz a brôa para toda a semana; vive durante ella arranchando pelas obras a caldo; e ao sabado regressa a passar o domingo em casa com a familia que entretanto cuida da lavoura e da engorda dos bois. Em grande parte os operarios são tambem lavradores, pequenos proprietarios e as economias do salario consolidam-se na terra.

4.2 URBANIZACIÓN

En el siglo XVIII el territorio de la parroquia del Bonfim todavía no estaba englobado en la ciudad, aunque obras exteriores al Bonfim llevadas a cabo por la Junta de Obras Públicas tuvieron consecuencias en la estructura de la futura parroquia. Ejemplo de estas obras son el prolongamiento, rectificación y alineamiento de la calle de *Santo Ildefonso*, buscando mejorar la calle principal para el interior del país estructurando el territorio. A otra escala la vía a *Campanhã* sufrió mejoras, en particular en su trazado después del arrabalde de San Lázaro.

Respecto a los equipamientos se dislocaban actividades indeseables para el centro histórico, como el matadero y el trabajo en pieles, ambos desplazados para la zona de las *Fontainhas*.



Fig. | 22 | Imagen de la fuente de las Fontainhas.

La expansión de la ciudad no siguió los planes de los Almada debido a las invasiones francesas, las epidemias del cólera y el Cerco de Oporto, pero destacaba a partir de 1840 y en particular a mediados de la década de 1870. Apareció el transporte en tren que se estrenaba en 1872 con una línea que recorría la marginal fluvial, que tendría la primera línea para Oriente inaugurada en 1875, el mismo mes que se inauguraba la estación de *Campanhã*.

Dos años después el territorio urbanizado del Bonfim se ampliaba vertiginosamente con muchas calles, parcelas y construcciones, esencialmente en el camino que une la estación con el centro de Oporto. Esta construcción masiva a partir de 1875 coincidió con la llegada de la mayor parte de emigrantes.

Después de la transformación espacial de la estación de tren, destacó la operación de división de parcelas y la abertura de calles en la antigua *Quinta do Reimão*,

propiedad de los *Cirne de Madureira* desde el siglo XVI, interesante en términos de diseño urbano, tanto en la forma, como en el modo, de estructurar la ciudad a oriente y como es ligada a la ciudad futura.



Fig. | 23 | Imagen Avenida Rodríguez de Freitas.

4.3 INDUSTRIA

La estación de Campanhã orientó la expansión urbana, atrajo nuevas actividades y en gran parte fue responsable de la urbanización del Bonfim a finales del siglo XIX, cuando llegaron más emigrantes y la actividad industrial era frenética en una ciudad en la que cerca de un tercio de sus habitantes trabajaba en fábricas, dato revelado en el censo industrial de 1881.

A partir del siglo XIX, el Bonfim comenzó a emerger como la principal parroquia local de concentración industrial, convirtiéndose a mediados de siglo, en líder tanto en trabajadores, con 2027 unidades, como en número de fábricas con 150 unidades, superando todas las otras parroquias centrales ó periféricas de la ciudad de Oporto.

O Bairro do Bonfim, que é hoje urna colmeia humana, só depois de 1834 começou a ser povoado. Estabeleceram-se aí sobretudo as fábricas, e foi durante muito tempo o bairro operário, por excelência, chegando até a haver quem lhe chamasse o nosso Faubourg Saint-Antoine. (Basto, 1960, p. 118).

El Bonfim poseía, en 1845, algunas fábricas ya con destacado tiempo de vida. Fue el caso de la fábrica de tejidos de José da Rocha Coutinho Ferra, fundada en 1800, en el *Campo da Feira dos Bois*, la más antigua registrada en el levantamiento industrial de 1845.



En este año 1845, de la lista de establecimientos industriales solo una fábrica tenía máquina a vapor, la fábrica de tejidos de seda de Raymundo Joaquim Martins (1832) haciendo notar la desconfianza a la innovación que suscitaba la maquinaria en aquella época.



Fig. | 24 | Imagen fábrica Raymundo Joaquin e hijos.

En esta fecha el listado de fábricas revelaba una supremacía de unidades ligadas a la actividad dedicada a los tejidos, tanto algodonerías como sedas en esta parroquia. Representaba el 96% del empleo industrial registrado en el censo de 1845, donde 54 fábricas eran de tejidos, una de fósforos y dos de pieles (Pinto, 2011).

En 1852 se volvió a realizar un censo que presentaba nuevas actividades fabriles y demostraba la importancia de la parroquia a nivel industrial y donde se percibía el paso de la manufactura y producción industrial a la maquina-factura y sus consiguientes modificaciones a nivel de producción, implicando la introducción de la mujer y de los niños en las fábricas.

Las mayores innovaciones surgieron a mediados del siglo XIX, cuando la ingeniería revolucionó la organización y producción fabril. El hierro pasó a ser materia prima, ejemplo de ello fue el desaparecido Palacio de Cristal, la construcción de puentes sobre el Duero, primero el de *Maria Pia* para el tren y después el de Luis I, con dos vías una peatonal y otra rodo viaria.

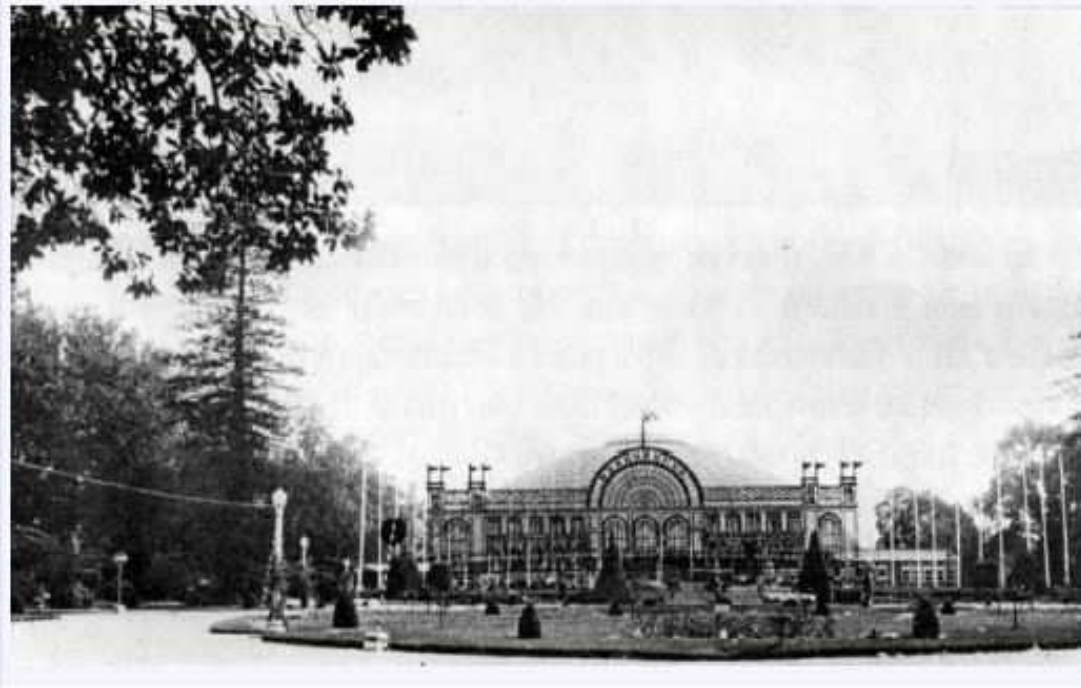


Fig. |25| Palácio de Cristal, 1856.

En este contexto de novedades, construcción de edificios y exposiciones internacionales, como las grandes ciudades, surgió en las *Fontainhas* la primera exposición, como refería Pinto (2011),

(...) o antigo edifício do matadouro das Fontainhas será um dos primeiros espaços para a realização desse evento, antes da vulgarização do Palácio da Bolsa e do estabelecimento posterior do Palácio de Cristal, em 1865, que tanto incómodo criaria em Lisboa, surpreendida pela ousadia da determinação da iniciativa privada da “capital do norte”. (p. 116)

Aunque se multiplicaban las fábricas en la ciudad y en particular en esta parte oriental, éstas no tenían un volumen elevado de operarios por lo menos hasta la década de 1880 a excepción de la *Companhia de Fiação Portuense*, situada en el Campo 24 de Agosto, que empleaba en 1881 cerca de 300 operarios. Mucho trabajo se realizaba en las casas, tratando de evitar pagar la contribución industrial medida a través del número de telares declarados, llegando a existir ejemplo de fábricas de tejidos sin telares en su interior y que sólo realizaban en las fábricas el teñido y preparación de la presentación final de los tejidos. Muchas de las casas del Bonfim eran utilizadas como pequeños telares. Toda la familia vivía del tejido, como refería el censo industrial de 1881, citado por Pinto (2011),

na freguesia do Bonfim há ruas e ruas em que cada casa é uma officina (...)
 Só as 3 freguezias do Bonfim, Paranhos e Campanhã tem 2767 fogos e d'estes
 sem duvida duas terças partes são também officinas de tecelagem, isto é,
 famílias que vivem do salário d'essa industria (...). (p.118)

El mismo autor citaba las condiciones precarias de trabajo, descritas en dicho informe "as crianças ficam sujeitas a doze horas e meia de trabalho diário (porque as horas médias são dez e meia na Lealdade), trabalho excessivo para um homem e mortífero para uma criança" (Pinto, 2011, p.119).

Las calles del Bonfim, según Pinto (2011, p. 123) eran,

(...) pautadas pelo rac-rac dos teares de uma cidade escondida, tanto por trás de uma parede singela caiada de branco, como nas longas filas de casas chamadas de ilhas, onde a população operária se aglomerava numa vida curta, difícil e laboriosa.

Mas para além do matraquear dos teares, as ruas do Bonfim eram também cadenciadas "*por um rumor diligente e alegre*" que vem dos tamancos, (...).

El fuerte crecimiento industrial desenvuelto hasta el final de 1870 e inicios de 1880, disminuiría a partir de finales de la década. La dificultad del mercado textil y la crisis comercial del vino hizo que los inversores desconfiasen, provocando levantamientos populares y la insatisfacción creciente ante la monarquía. Esta crisis económica, social y política trajo consigo alteraciones en las fábricas portuenses. Ejemplo de ello fue el crecimiento exponencial de operarios en fábricas de tabaco y el crecimiento del área industrial a calles alejadas del Bonfim. La inestabilidad laboral de la época hizo que las pequeñas oficinas crecieran, citando a Pinto (2011),

Nesta situação também estarão as pequenas ourivesarias, onde se trabalhava ouro, prata e platina, muitas vezes nas traseiras das casas ou em pequenas habitações de ilha e que terão inclusivamente originado o topónimo de rua da Prata, na primeira metade de XIX, para a parte oriental da rua do Bonfim. (p. 123)

4.4 VIVIENDA

Dentro de la parroquia del Bonfim, la segregación entre ricos y pobres se acentuaba. Por un lado, las antiguas aldeas permanecían aisladas de las vías estructurantes, como la *Lomba* ó los caminos de la *Póvoa*, y determinadas calles se llenaban de "ilhas", como en São Vítor o Gomes Freire, entre tantas otras. Por otro, nuevos barrios elegantes y modernos se constituían, como es el caso de la urbanización de los *Campos do Cime*.

Las diferentes escalas urbanas se volvían cada vez más evidentes. La ciudad parecía equilibrarse en esa diferencia, occidentalizando el ocio y las actividades para una clase media/alta y orientalizando las acciones más pragmáticas y menos glamurosas, como las diversas ferias de ganado ó la concentración industrial, en espacios como el Campo 24 de Agosto y la Plaza de la *Alegria* o, más tarde, en la *Corujeira*. Esta asimetría era también cultural, entre o occidente e oriente portuense, se notaba también en otras escalas, en el interior de las propias parroquias, en el interior de sus manzanas

Veja-se o caso da fachada norte da rua de São Vítor que emparelha, no mesmo bloco urbano, com a margem sul da rua de Duque de Palmeira que, a uma cota topográfica superior, reproduz socialmente essa superioridade, tanto nos costumes e nas posturas, como na imagem residencial. Basta entrar numa qualquer ilha do lado norte da rua de São Vítor para nos confrontarmos, ainda hoje, com o muro de separação entre classes que, no fundo da ilha, separa as residências apalaçadas da rua do Duque de Palmeira e aparta pobres de ricos. (Pinto, 2011, p.125)

De acuerdo con Jorge (1899) citado por Pinto, (2011),

No limite, a produção de espaço de segregação pode reduzir-se até à unidade mais pequena e, à partida, individual - o lote. Em tantos e tantos lotes da freguesia do Bonfim (e da cidade do Porto, em boa verdade) o espaço é marcado pela oposição entre a casa virada à rua, geralmente de origem pequeno burguesa, e a cadênciã repetitiva das minúsculas habitações que se somam, uma após a outra, parede com parede, no interior do lote, escondidas atrás de um gradeamento de ferro e, muitas vezes, do túnel que avança sob a primeira casa. (p.125)



Aunque su presencia en Oporto estaba asociada a la segunda mitad del siglo XIX, a la altura de su proliferación un censo realizado en el Cerco de Oporto por las tropas sitiadas, con el objetivo de contabilizar las disponibilidades de la ciudad en armas y hombres ya referían en el territorio del Bonfim algunas “ilhas” a pesar de la escasa población.

Arruamentos	“ilhas”
Rua de São Vítor	13
Rua Bela da Princesa (lado direito)	5
Rua de Wellesley	4
Praça da Alegria	4
Campo Grande	12
Rua da Alegria	1
Rua de São Dionísio	1
Rua do Reimão	1
Rua da Palma	1
Corticeira	1

Fig. | 26 | Número de “ilhas” por calle del territorio de Bonfim en 1832-33.

En el inicio de la década de 1930 la calle São Vítor presentaba 37 “ilhas”. Fue aquí donde por primera vez se realizaba un requerimiento de obras al Ayuntamiento de Oporto para la construcción de una nueva entrada para una “ilha”, en el número 186.

Oliveira (2007) señalaba la existencia de “ilhas” anterior al século XIX en tiempos de Rebelo da Costa, porque en un censo ordenado por D. Afonso IV ya se hacía referencia a conjuntos de viviendas con apenas una salida a la calle;

Todollos moradores da cidade do porto ham depagar de cada casa hum soldo asdita egreja, quando seia casa que se feche sobressy (...) de cada casa que se fecha por ssy hum soldo ajnda que hi morem muitos se todos sayrem por huma porta nom darom mais dehurn soldo>. (Oliveira, 2007, 356)

La ocupación de las “ilhas” fue hecha por personas venidas del campo, habituada a tener espacio de animales y una relación con los excedentes, diferente al ciudadano. Cuando llegaban a la ciudad debían adaptarse rápidamente a la vida urbana, muchas veces, no bien conseguida por cuestiones de espacio, en la gestión de los desperdicios y en la relación con los animales. Esta ruralización combinada con razones de salud pública, creaba tensiones sociales.

Por otro lado, la vida en la “ilha” apenas tenía intimidad. La puerta de la casa raramente estaba cerrada y durante el día, en el mejor de los casos, se cerraba con la media puerta para que los animales no entrasen. El estrecho corredor de paso no aislaba de conversaciones y discusiones de los vecinos ni las finas paredes de las casas. Llegaba a confundirse el espacio público y privado.



La “ilha” era una familia en la calle, a veces tensa, pero siempre próxima, donde todos se conocían y compartían una vida prácticamente en común.

Las relaciones de proximidad se incrementaban con relaciones conyugales y familiares que allí surgían y que ocuparían nuevas viviendas de la misma “ilha”. Son muchos los ejemplos de “ilhas” que se transformaron en espacio colectivo de amplias familias entre suegros, hijos y nietos que a medida que crecían y se emancipaban y alquilaban una casa allí al lado, en el mismo corredor compartiendo letrina con las restantes familias que allí vivían. Al mismo tiempo que las “ilhas” se multiplicaban, se levantaban en el Bonfim palacetes, la mayoría de las veces por capitalistas, industriales o grandes comerciantes muchas veces con anterior paso por el Brasil, haciendo alarde de materiales de calidad, edificaciones de cuerpos centrales, muchas veces coronados con frontones decorados, quebrados, con portones laterales en hierro bien trabajados y elegantes, barandillas imponentes con elaborado trabajo artístico imitando al estilo barroco en muchos casos y jardines cuidados, con palmeras y especies exóticas. Con este perfil surgieron varios edificios a partir de 1860, ennobleciendo las calles y atribuyéndole una escala hasta entonces desconocida en Oporto.

Confirmaba este movimiento Barbosa (1862) citado por Pinto (2011),

(...) A cidade do Porto, no seu continuado crescer, rebentou a cinta de muros com que a cingira el-rei D. Affonso IV, e tanto se estendeu que lá se foi juntar com a ermida do Senhor Jesus do Bonfim. (...) Ao princípio este novo bairro era composto, com raras excepções, de humildes casas habitadas na maior parte por fabricantes. Era por conseguinte um bairro pobre, pois que n 'essa epocha a industria fabril não vivia no Porto vida prospera e folgada. (...) O Porto, que em todas as eras da monarchia foi a terra mais industrial do paiz, tornou-se, por assim dizer, uma fabrica immensa. O seu bairro oriental transformou-se então completamente. Os grandes emprezarios construíram bonitos prédios para a sua residência. Vários capitalistas edificaram casas confortáveis, e de architectura regular, para habitação dos operários. A câmara municipal alindou as ruas, que se povoaram de estabelecimentos commerciaes, além dos fabris, que se multiplicaram. Finalmente a civilisação e a prosperidade foram-se estampando tanto nos edificios, como nos costumes, no trato, no vestuário, e nos confortos da classe operária. (p. 129)

Muchos de los emigrantes que volvían del Brasil establecían sus viviendas en el Bonfim próximas a las fábricas en las que habían invertido. Además esta comunidad que

volvía, se identificaba con su local de origen con la población que en mayor parte era formada por emigrantes venidos del medio rural, dando lugar a la alternancia de grandes residencias con “ilhas” y palacetes; ejemplo de ello son la casa grande de los *Magalhães Basto* el palacete de *São Lázaro*, de *António Forbes* (1960) ocupado hoy por la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Oporto.

Los “brasileiros” contribuían en el desenvolvimiento industrial y económico de la ciudad con inversiones en fábricas, en mejoras infraestructurales o la participación en sociedades como la que fundó el Palacio de Cristal.

Não surpreende por isso que, em particular na Rua de São Lázaro, junto à área proletária de São Vítor, ou na Rua de D. João IV onde alternavam (e ainda alternam!) grandes residências com ilhas, se encontrem muitos destes palacetes, maiores ou menores consoante as condições e gosto do seu proprietário e a vontade de se fazer notado, (...). (Pinto, 2011, p. 131)

Construían edificios de cuatro frentes exhibiendo sus riquezas, en amplias parcelas, que se caracterizaban por el uso de los mejores granitos y de las maderas más valoradas, barandillas muy decoradas y azulejos de formato rectangular y biselado, de todos los colores de la época.

En este capítulo se describió de una forma breve el contexto que se vivía en la época de la multiplicación de las “ilhas”. Como lo describía Pinto (2011),

O Bonfim, mais do que qualquer outra freguesia portuense, foi erguido sob um espesso fumo negro, produzido por chaminés cevadas por quentes fornalhas. Por maior ou menor que fosse a crise económica, qualquer que fosse a ondulação produzida pelo capitalismo industrial oitocentista, a cidade do Porto montou-se peça a peça, nos desenhos de engenheiros e arquitectos camarários, mas também, diremos mesmo sobretudo, na capacidade individual do privado, tanto no investimento em novas unidades de produção como na luta quotidiana de sobrevivência do operariado, entre fábricas e trabalho fabril em contexto doméstico. (p.123)

Se utilizó como un acercamiento al contexto de las “ilhas” posteriormente se realizó una fase de estudio de caso, estudiando varios casos, con el fin de poner de manifiesto su realidad, para establecer la conexión entre la forma urbana de las “ilhas” y aquellas dinámicas que generaban un potencial diferenciador de las “ilhas” en el contexto de la ciudad.

5

LAS "ILHAS" DEL BONFIM

5.1 MARCO MUESTRAL

Para localizar las "ilhas" del Bonfim y realizar el marco muestral cartografiado, con la posterior realización de su inventario, se utilizó el plano de las "ilhas" de la CMP en el cual se muestra la localización general pero sin total definición de las "ilhas" existentes en el año 2000. Su localización exacta se confirmó con el visor Google Earth y con la visita de campo. Además se ha utilizado la información del inventario de "ilhas" de la Domus Social (Empresa de Habitação e Manutenção do Município do Porto) que realizó el "*Levantamento e Caracterização das "ilhas" do Porto*" 2014.

Para la realización del inventario se hizo imprescindible la visita a las "ilhas" ya que el Google Earth no ofrecía ni la información ni la calidad de imagen necesaria para identificar la tipología de cada "ilha". Además la visita clarificó algunos casos donde las imágenes aéreas no se encontraron actualizadas ó no eran claras.

Se prepararon las visitas con antelación mediante la elección de la base cartográfica y la preparación de rutas de localización de las "ilhas". En cada núcleo habitacional se realizó un registro fotográfico y se tomaron notas de campo con la información de la observación. Posteriormente se procedió a realizar el inventario de las "ilhas" visitadas / localizadas en la parroquia. El inventario de las "ilhas" del área estudiada, muestra las características de las parcelas y de las edificaciones para en una fase posterior desglosar el inventario en varios mapas según su forma y su tipología.

Analizar los datos obtenidos a través de la observación directa de las edificaciones, y plasmarlo en el inventario, fue necesario para responder al objetivo 1 (Clasificar matrices morfo-tipológicas de las "ilhas"), siendo determinante para la posterior definición de los casos de estudio, así como para dar respuesta al objetivo 2 (Definir principios para la valoración del carácter distintivo de las "ilhas" en el contexto urbano portuense) ya que, analizar el marco muestral favoreció la comprensión de la morfo-tipología de las "ilhas" del Bonfim y la identificación de pautas comunes para valorar esta especificidad dentro del marco de la ciudad.

Esta técnica, de recogida de datos, fue imprescindible para poder localizar exactamente cada "ilha" en el plano cartográfico. Existía el inventario de la Domus

localizado en el proceso de la investigación, pero no definía expresamente la situación de las "ilhas" en un plano.

Se localizaron cartográficamente todas las "ilhas" de la parroquia, un total de 125 "ilhas", de las cuales 58 "ilhas" han sido visitadas mediante la observación directa de la autora, a pesar de que a alguna se ha denegado el acceso a su interior o ha sido imposible acceder. Una vez tomada la información de campo, se realizó el inventario, donde fueron analizadas a través de fichas individuales.

Para comenzar el análisis del marco muestral de las "ilhas" existentes en la parroquia del Bonfim, se comenzó por el análisis de la forma de las parcelas destinadas a la construcción de "ilhas".

De acuerdo con Rouleau (1988) citado por Leite (2013), "O parcelário (...) afigura-se como a imagem mais precisa da história de um espaço" (p.145). La parcela nos permitía entender la componente morfológica elemental del espacio urbano privado de la ciudad, en este caso estaríamos analizando las traseras de las parcelas donde inicialmente se construían las "ilhas" ó parcelas completas, en las que en fases posteriores dieron lugar a "ilhas" y en ambos casos todavía se encuentran a día de hoy.

Son unidades delimitadas, regulares o irregulares que permiten el soporte de lo edificado. Según algunos pensadores, la parcela es incluso uno de los pilares fundamentales de la producción del tejido. Para Manuel Solá-Morales (1997) la producción del tejido resulta de las múltiples combinaciones entre parcelamiento, urbanización y edificación. En consonancia está Panerai (2006) colocando las variables de red viaria, parcelario y edificaciones como elementos fundamentales de la concepción del tejido urbano. Además conviene destacar la idea que da Rossi (1971) cuando explica que la forma de las parcelas, su formación y evolución representa además de la historia de la propiedad urbana, la historia de las clases ligadas a la ciudad. Como dijo Tricart (1982) citado por Rossi (2001) "(...) a análise do contraste no desenho dos lotes confirma a existência da luta de classes" (p.36).

La parcela posee, como explica Silva (2013), otras cualidades de especial relevancia para la lectura y análisis de la definición de la ciudad. Permite destacar un conjunto de regularidades o singularidades y fragmentaciones, o roturas morfológicas como define Conzen (1960) que perduran a lo largo del tiempo.

Existían diferentes tipologías de parcelas, ya que las "ilhas" construidas con más antigüedad se localizaban en las traseras de las viviendas burguesas denominados "logradouros" pero con el transcurso del tiempo, debido a la necesidad de terrenos donde construir vivienda operaria, se empezó a utilizar esta tipología en terrenos vacíos en la periferia o en el centro histórico, en aquellas parcelas que no presentaban las cualidades suficientes para haber sido utilizadas para la construcción de vivienda burguesa, (parcelas con desniveles acentuados, cercanos a fábricas, próximas a otras "ilhas", entre otros) constituyendo parcelas totalmente destinadas a la construcción de "ilhas".

A través de este análisis fue posible identificar agrupamientos homogéneos y también espacios de fractura, puntos excepcionales asociados a variaciones de ritmo ó quiebra morfológica.





Fig. |27| Localización cartográfica de las 125 "ilhas" del Bonfim.

En esta imagen del plano cartográfico del área del Bonfim se pueden apreciar las 125 ilhas existentes y sus agrupamientos. Destaca la zona de la Rúa San Víctor como grupo de "ilhas" de características similares frente al resto. El plano muestra dos grandes zonas sin presencia de ilhas, que constituyen zonas de construcción posterior. Una zona a Norte de urbanización más reciente y otra a Sur con la estación de Campanhã y el cementerio.

A continuación, en la Fig. |28| se muestra la localización de las 58 "ilhas" visitadas destacadas en color rojo, para posteriormente, desglosar la información recogida en un inventario.

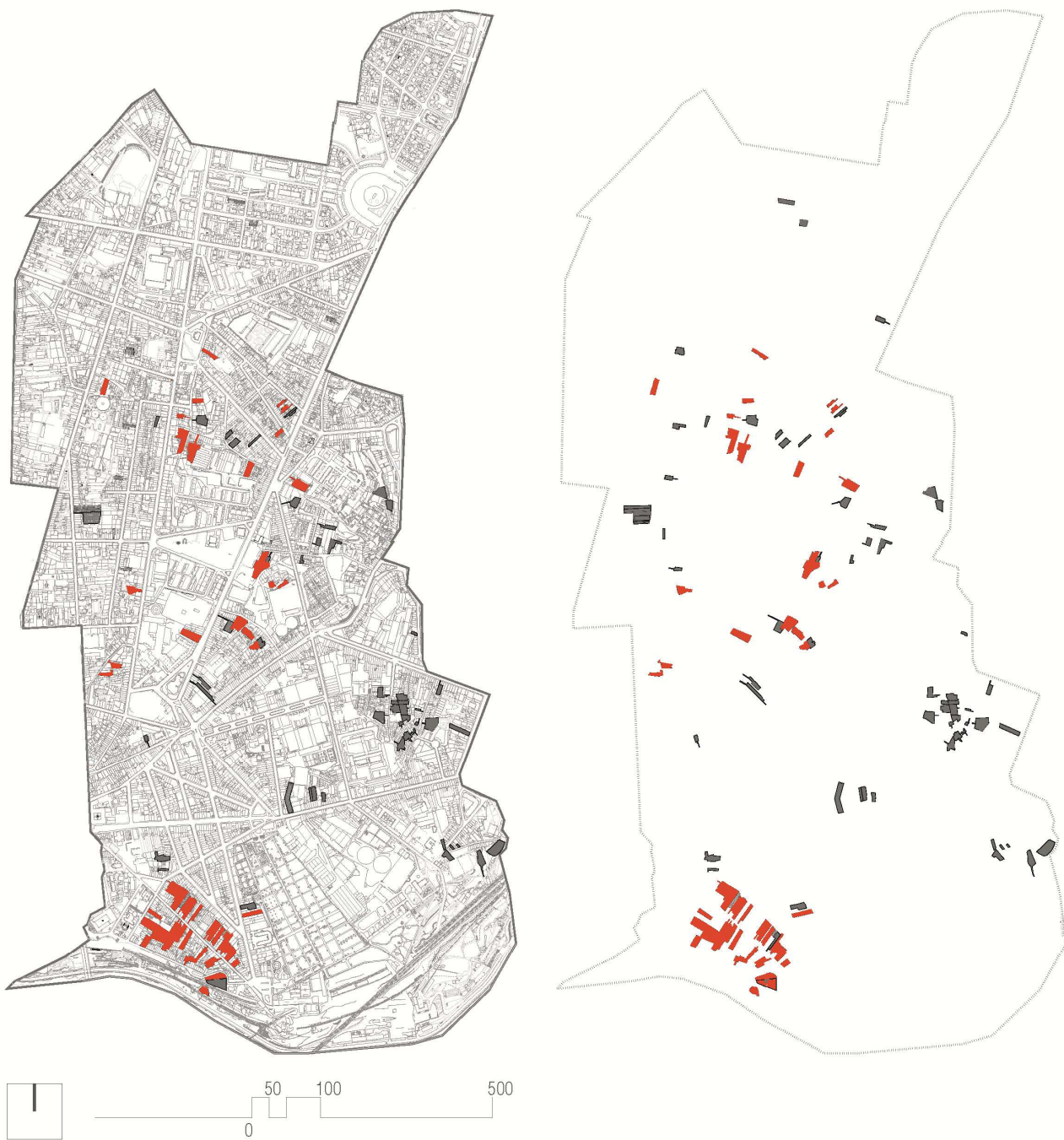


Fig. | 28 | Localización cartográfica de las 58 "ilhas" visitadas representadas en color rojo.

El análisis individual de cada una de las edificaciones que forman el inventario, constituyó el principal instrumento de recopilación de datos de las edificaciones, posibilitando en consecuencia, la selección de los casos de estudio.

Para dar respuesta a las cuestiones que se plantearon en las fichas del inventario (Anexo 1), se han utilizado diversos métodos de recogida de información. El primero de ellos es la observación directa que, junto a las notas de campo, fue fundamental para comenzar el análisis. Es preciso comentar que no se ha podido entrar en todas las "ilhas" visitadas, ya que se trata de propiedades privadas, que en ocasiones permanecen cerradas con portones ó el acceso ha sido denegado por los habitantes.

El modelo de ficha que se ha utilizado se divide en tres partes: Una primera parte presenta información de la localización en el plano cartográfico. Una segunda parte indica el número de viviendas, las coordenadas geográficas, si posee huerta y la definición de su morfo-tipología. Por último una tercera parte contiene fotografías tomadas en la visita a la "ilha".

A continuación se muestra sólo la primera ficha de inventario a modo de ejemplo, no obstante se presentan las "ilhas" visitadas en el Anexo 1, para facilitar así la lectura de la disertación.



Fig. | 29 | Ficha tipo del inventario (Anexo1).

Las fichas de inventario se pueden definir como un documento donde el investigador anota los datos recogidos, relacionados con la observación directa. Donde se agrupan las informaciones pertinentes a la morfo-tipología de las "ilhas" existentes. La información y visita a cada "ilha" permitió conocer las características más relevantes de cada una, se trata de una memoria de la investigación.

Al analizar las homogeneidades de las "ilhas" visitadas, aparecen los diferentes patrones de forma de la parcela, acorde con la definición de Rossi (2001), "(...) a tipología é a idéia de um elemento que desempenha um papel próprio na constituição da forma e que é uma constante" (p.29).

Esta clasificación toma como ejemplo la importancia de la caracterización de los tipos edificatorios y la relación entre calles y edificios, utilizada por Muratori (1959) fundador de la escuela italiana en los años 1950 donde realiza un estudio sobre Venecia abordando la ciudad en su totalidad, con el objetivo de desenvolver un método de lectura de las estructuras urbanas.

De esta forma el análisis de los casos, llevó a diferenciar la forma de la parcela según su relación con la calle o espacio público, diferenciando si es de acceso público ó

privado. Entendiéndose en algunos casos que aún no existiendo límite físico de acceso (portón), el estrangulamiento o las características del acceso hacían percibir que aquél era un espacio restringido. La falta de esta percepción en la relación de la "ilha" con la vía pública dio lugar a casos excepcionales denominados como patrón "abierto", donde los límites entre el dentro-fuera de la "ilha" o el dentro-fuera de la ciudad se diluían.

En un segundo tiempo se diferenció la relación entre tipología constructiva y la forma de la parcela. Dando lugar a dos patrones, "lineal" y patrón "patio". Como patrón "lineal" se definió la distribución en línea de las construcciones, tanto fuera una fila única como una fila doble ó filas enfrentadas. Como patrón "patio" se definió la disposición de la edificación de las viviendas de forma cerrada en "U" conformando un "patio" interior, siempre cerrada en mínimo tres fachadas aunque una de ellas fuese destinada a instalaciones sanitarias, y presentando distancias mayores a 3m que generasen un espacio interior en forma de "patio".

Algunos casos de los diferentes patrones existentes:



Fig. | 30 | *Rúa de Barros Lima, 731* y *Rúa de Gomes Freire, 65*. Patrón "abierto". En estos ejemplos se percibe el acceso abierto desde la vía pública.



Fig. | 31 | *San Victor, 182*. y *Câmara Pestana, 330*. Patrón "lineal" diferentes casos de "ilha" de acceso más privado y delimitado desde la vía pública.

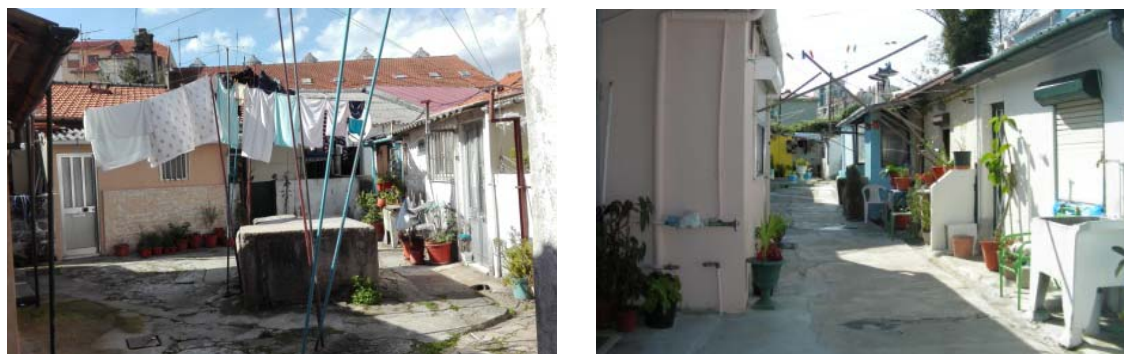


Fig. | 32 | *Rúa de Santos Pousada, 353 y Travessa da Póvoa, 212.* Patrón "patio" cerrado por tres lados de edificación y con espacio interior mayor a 3m, todos los casos mantienen un acceso delimitado ante la vía pública.

En la parroquia del Bonfim se encontraron 125 casos identificados de "ilhas", dando el siguiente inventario morfológico.



Fig. | 33 | Mapa de patrones morfológicos de las "ilhas" existentes en el Bonfim.

Según Teixeira (1994) los factores más importantes en la forma de las "ilhas" eran, los factores espaciales, la localización de las "ilhas" en la ciudad, el tipo de promotores y su capacidad de inversión.

La adopción por parte de los desenvolvimientos urbanos de una división regular del suelo en parcelas con frente 5,5m y con una profundidad que llegaba a veces a los 100m así como la ausencia de restricciones a la expansión de la ciudad en el periodo de desarrollo industrial y el rápido crecimiento de la población en el siglo XIX fueron

cruciales para que no se desarrollaran tipologías de vivienda colectiva en altura en la ciudad de Oporto. Como explica Teixeira (1994) “A maior parte das ilhas foram construídas nestes lotes urbanos longos e estreitos, sendo a sua forma e dimensões determinantes para o desenvolvimento do tipo básico da ilha” (p.560).

El tipo básico de “ilha” fue descrito por Teixeira (1994) como una fila de pequeñas casas de un solo piso, con sus fachadas principales dando a un corredor estrecho que no superaba los 2m y que daba acceso a las instalaciones sanitarias construidas al final del corredor. En otros casos la “ilha” era construida en dos parcelas y las construcciones estaban situadas a ambos lados de la parcela con un corredor central común y con sus fachadas traseras adosadas al muro de la parcela, otra opción era la construcción de viviendas adosadas en su fachada trasera y dejando dos corredores laterales de acceso a las viviendas.

Este tipo de “ilha” anteriormente descrito corresponde con la descripción básica del patrón “lineal”, que en el Bonfim era patente en multitud de “ilhas”. Como se puede observar en el siguiente mapa de patrones de morfología de las “ilhas” del Bonfim:

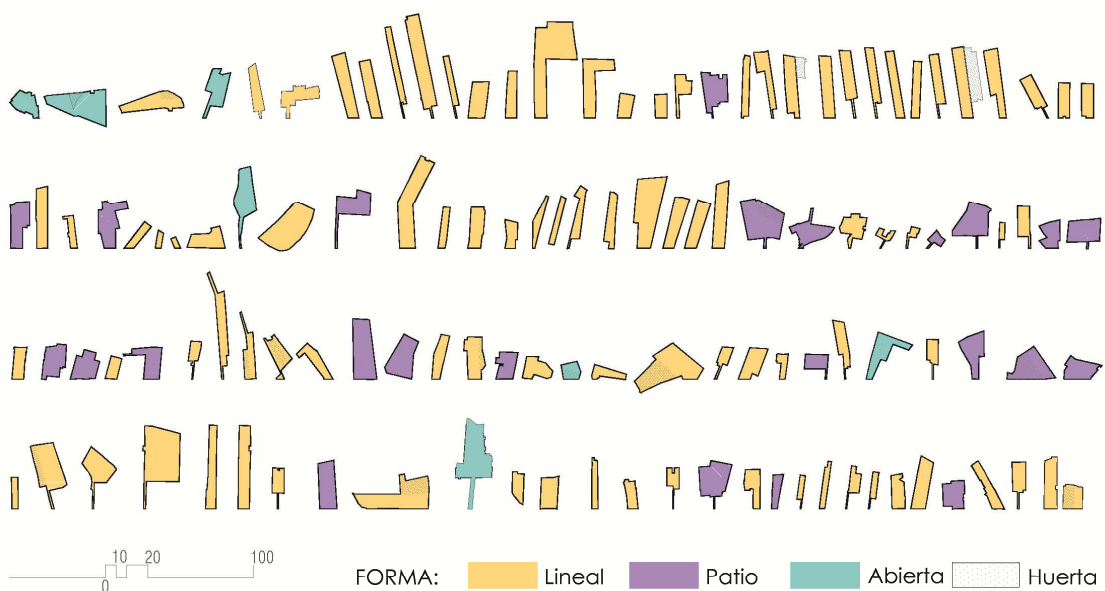


Fig. | 34 | Mapa de patrones morfológicos diferenciados según color especificado.

La edificación en la parcela en los casos de patrón “lineal” presentó tres tipos diferentes, según la definición anteriormente descrita por Teixeira (1994), definidas en planta en los tres primeros casos representados en la Fig. | 35 | | 36 | | 37 | .

El caso donde la edificación constituía una fila en una parcela estrecha Fig. | 35 | cuando teniendo como base dos parcelas la edificación en línea, se adosaba a los lados del terreno en la Fig. | 36 | y por último cuando se adosaba la edificación en línea una con otra en el centro de la parcela Fig. | 37 | .



Fig. |35|

Fig. |36|

Fig. |37|

Fig. |38|

Fig. |39|

Fig. |35| Planta "ilha" *Rúa San Victor*, 49.

Fig. |36| Planta "ilha" *Praça da Alegria*, 56.

Fig. |37| Planta "ilha" *Rúa Câmara Pestana*, 330.

Fig. |38| Planta "ilha" *Rúa da Póvoa*, 471.

Fig. |39| Planta "ilha" *Rúa de D. João IV*, 832.

La representación de los casos Fig. |38| y Fig. |39| corresponden a casos excepcionales, donde las edificaciones presentaban características completamente diferentes.

La Fig. |38| en un primer lugar se constituyó como un caso del tipo indicado en la fig. |37| (adosamiento de la edificación en línea una con otra en el centro de la parcela) posteriormente, según refiere uno de sus habitantes de la "ilha" y por el propio esfuerzo de los habitantes se ha construido la calle a la que da una de las bandas de la edificación, pasando a perder el carácter semiprivado de la "ilha" y generando falta de intimidad en el uso cotidiano de las instalaciones sanitarias de la "ilha" por los propios habitantes.

La fig. |39| corresponde a la "ilha" D. João IV, denominada "ilha" Bela Vista. Es un ejemplo de "ilha" construida en una parcela de terreno suficientemente amplia, donde se podrían desenvolver otras soluciones formales, y donde sin embargo, se adoptó el tipo básico de "ilha". De acuerdo con Teixeira (1994),

A racionalidade destas soluções, o seu uso intensivo do solo, a redução nos custos de construção e de infra-estruturas e, conseqüentemente, a sua eficácia em termos económicos levaram á adopção destas tipologías noutras situações onde não existiam limitações espaciais, de dimensões de lote. (p. 564)



Fig. | 40 |



Fig. | 41 |

Fig. | 40 | Rúa de San Víctor, 49. Corresponde a la figura en planta Fig. | 35 |

Fig. | 41 | Praça da Alegria, 56. Corresponde a la figura en planta Fig. | 36 |



Fig. | 42 | | 43 | | 44 | Rúa Câmara Pestana, 330. Corresponde a la figura en planta Fig. | 37 |.



Fig. | 45 | | 46 | | 47 | Rúa da Póvoa, 471. Corresponde a la figura en planta Fig. | 38 |.



Fig. | 48 | | 49 | Rúa de D. João IV, 832. Corresponde a la figura en planta Fig. | 39 |.



Los casos de patrón "patio", presentaban varios tipos. Según la forma de la parcela y la disposición en ella de la edificación, generaban patios de forma diferente; el resultado eran patios de planta con geometría más o menos regular. Algunos de los diferentes casos se muestran en las imágenes Fig. | 50 | | 51 | donde se muestran patios de geometría regular y en las Fig. | 52 | | 53 | patios de geometría irregular.



Fig. | 50 |

Fig. | 50 | *Travessa da Póvoa*, 212.



Fig. | 51 |

Fig. | 51 | *Travessa Fernão de Magalhães*, 141



Fig. | 52 |

Fig. | 52 | *Rúa da Póvoa*, 570



Fig. | 53 |

Fig. | 53 | *Rúa de S. Victor*, 68ª ("ilha" "da merda")

Para realizar un análisis comparativo de las diferentes formas de parcela se ha recurrido al desmontaje de sus parcelas y de su contexto territorial. Esta descontextualización de los elementos, permitió evidenciar la diversidad de áreas, proporciones y frentes de parcela, para en una fase siguiente, interpretar la relación existente entre las diferentes formas.

Las parcelas destinadas a “ilhas” de patrón “lineal” organizadas desde la más próxima al centro histórico a la más alejada del centro, presentaban estas formas:

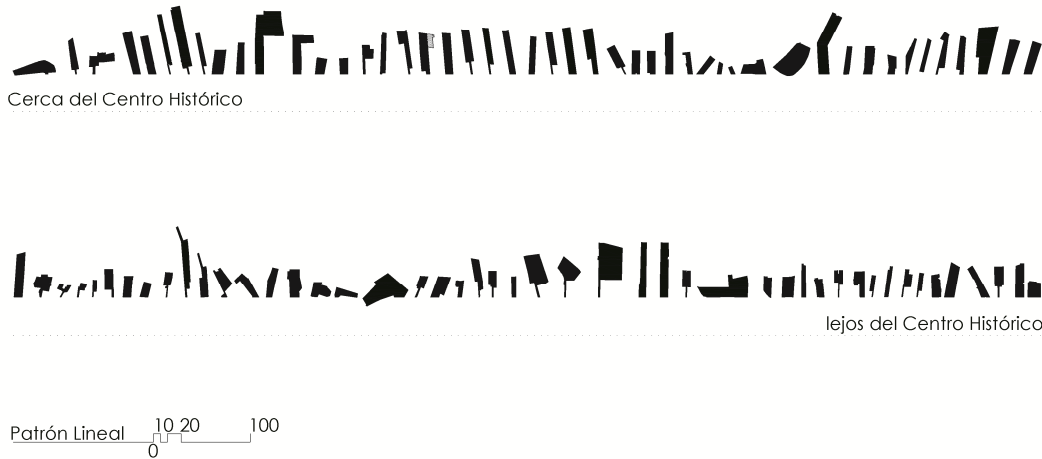


Fig. | 54 | Descontextualización de las parcelas patrón “lineal” dispuestas según cercanía al centro histórico.

Parcelas destinadas a “ilhas” de patrón “lineal” organizadas según la profundidad:



Fig. | 55 | Descontextualización de las parcelas patrón “lineal” dispuestas según profundidad.

Se observó una gran disparidad entre la parcela de menor y la de mayor dimensión en ambos casos. Por otro lado, la de mayor área no es necesariamente la parcela de mayor frente urbana.

La parcela de menor longitud tenía una profundidad de 10,8m y un área de 54,20m² y la de mayor longitud tenía 101,3m de profundidad y un área de 670,80m². Cabe destacar que esta última parcela era el único caso que tenía acceso desde dos calles



diferentes que rodeaban la manzana donde estaba ubicada. El acceso era mediante corredor estrecho en ambos casos.

De las 94 parcelas de patrón "lineal" ordenadas de menor a mayor profundidad, se advirtió que la media presentaba una longitud de 44m y un área de 227,72m²

Los frentes urbanos de las parcelas dependían de la relación con la calle. En los casos presentes existían todas las variantes identificadas por Teixeira (1996) como las diferentes relaciones entre parcela y calle. Los terrenos destinados a "ilhas" que antes de la construcción de la misma era destinada al "logradouro" de la vivienda, no tenían frente a la calle. Otras parcelas tenían acceso a través de un corredor en túnel con una puerta considerada ya en fachada, o el acceso a la propiedad era realizado mediante un corredor a cielo abierto, (cuando se construía a la vez que la vivienda burguesa y el frente del edificio no ocupaba todo el solar). Otra opción era que el frente de la parcela diera a la calle, sin otro edificio frente a ella. Su fachada podía ser simplemente una pared donde se abría una puerta de acceso ó tener una fachada más elaborada, girando sus dos primeras viviendas hacia la calle. Señalizando claramente el acceso, característico de las últimas fases de construcción.

En su mayoría las parcelas presentaban una configuración casi regular, cuanto más cerca estaban del centro histórico (como es el caso de las "ilhas" de la zona de San Víctor) presentaban métricas que seguían un patrón, una malla regular subyacente que ordenaba el trazado urbano con parcelas de frente 5,5m ó 6m, o múltiplos de esta medida.

Las parcelas destinadas a "ilhas" de patrón "patio" organizadas desde la más próxima al centro histórico a la más alejada del centro, presentaban estas formas:



Fig. | 56 | Descontextualización de las parcelas patrón "patio" dispuestas según cercanía al centro histórico.

Las parcelas destinadas a "ilhas" de patrón "patio" organizadas según profundidad:

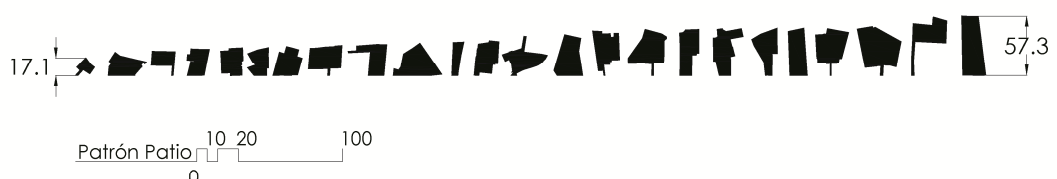


Fig. | 57 | Descontextualización de las parcelas patrón "patio" dispuestas según profundidad.

Las parcelas de patrón "patio" presentaban en su mayoría una configuración irregular, sin tener una forma geométrica asociada. Destacaba un gran núcleo de este patrón localizado en la zona Este del Bonfim en un área denominada según el PDM 2005 Área de frente urbana continua en consolidación, donde la irregularidad de estas propiedades se acentuaba. Eran parcelas resultantes de la agregación de solares en las traseras de las edificaciones procurando adaptarse a las circunstancias del local donde se implantaban. La parcela resultante estaba condicionada por la estructura urbana preexistente. En su mayoría eran solares de gran dimensión donde la de menor superficie presentaba 134,5m² y la de mayor superficie 1228,16m², que surgían de modo individual sin que poseyeran relación con las propiedades vecinas.

Por último las parcelas destinadas a "ilhas" de patrón "abierto" organizadas desde la más próxima al centro histórico a la más alejada del centro, presentan 7 casos:

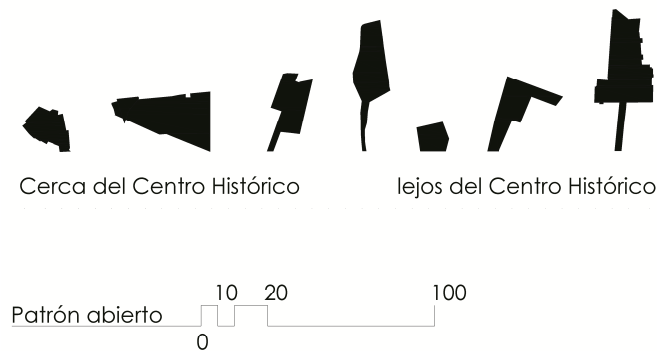


Fig. | 58 | Descontextualización de las parcelas patrón "abierto" dispuestas según cercanía al centro histórico.

las parcelas destinadas a "ilhas" de patrón "abierto" organizadas según profundidad:

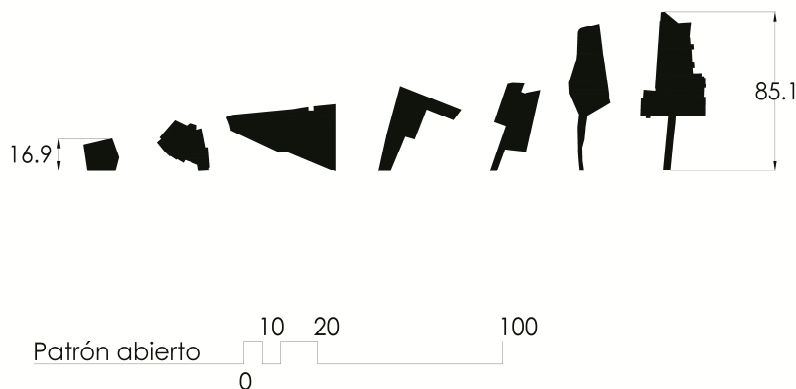


Fig. | 59 | Descontextualización de las parcelas patrón "abierto" según profundidad.

Este patrón presentaba parcelas de dos tipos, un tipo de solares inter-relacionado con la infraestructura, con las vías de acceso, y el otro caso condicionado por la

topografía del local. El plano cartográfico mostraba que las parcelas de patrón "abierto", condicionadas por la topografía, se localizaban al Sur del Bonfim donde los terrenos destinados a "ilhas" eran aquellos que presentaban una topografía difícil y un acceso complicado por la vía del tren.

Como síntesis del análisis de la forma de las parcelas destinadas a "ilhas" en la parroquia del Bonfim, se evidenciaba un mayor número de patrón "lineal" de carácter más regular que mostraba un parcelamiento estructurado en conjunto y según una lógica propia característica de la manzana utilizada en ciudades medievales planeadas. Se presentaban parcelas estrechas y largas, donde los terrenos resultantes llegaban a longitudes de hasta 100m. Este tipo de manzana revelaba la importancia de la componente rural en la organización de la ciudad que todavía se aprecia en algunos casos visitados. Ver imágenes Fig. | 60 | | 61 | que muestran algunas huertas encontradas a día de hoy en quintales de "ilhas".

En el caso del patrón "patio" se presentaban parcelas resultantes de la agregación de varios terrenos en las traseras de las edificaciones, procurando adaptarse a las circunstancias del local donde se implantaban y a las construcciones preexistentes que en otros casos evidenciaban operaciones individuales, resultado de divisiones autónomas de un catastro rural existente.

Por último, las parcelas destinadas a patrón "abierto" eran terrenos relacionados con vías cercanas o de acceso, y solares de acceso complicado al que se le sumaba una topografía muy acentuada.

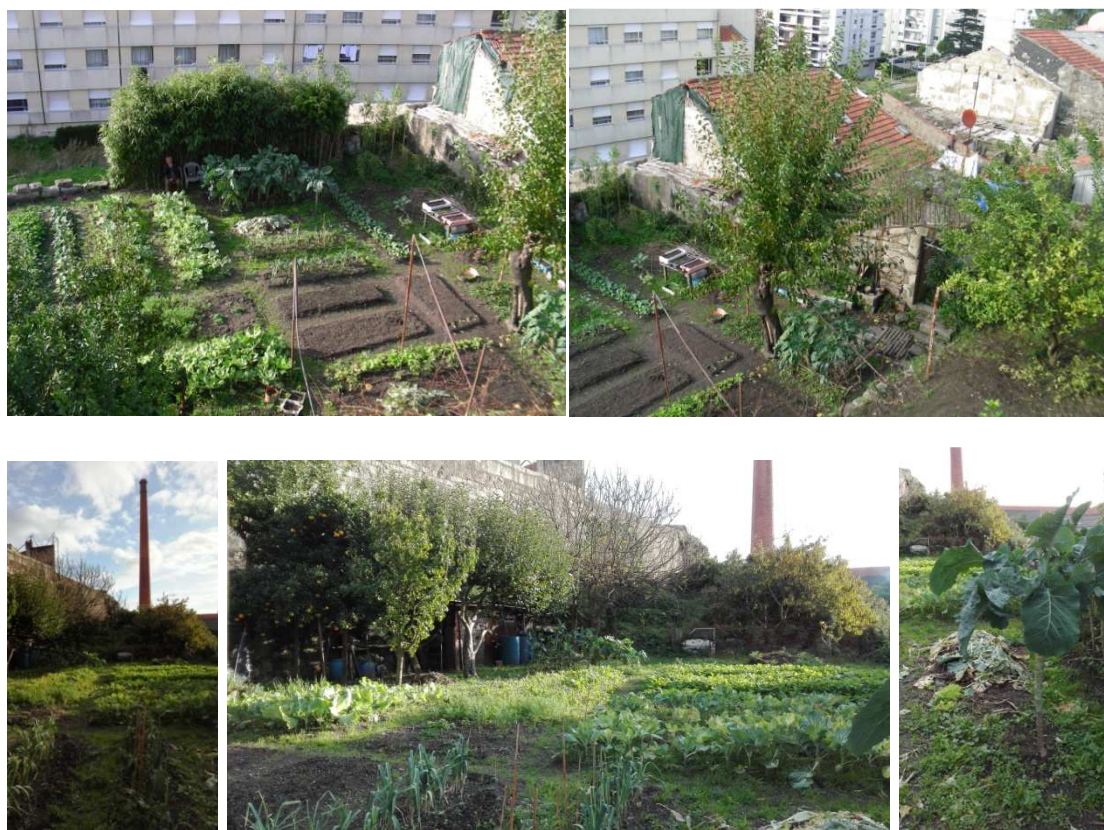


Fig. | 60 | *Rúa de Eirinhas*, 183. Huerta del Señor Virí.



Fig. | 61 | Rúa San Victor, 90. Denominada “ilha” do Senhor Doutor”

En estas imágenes se muestran algunas huertas de “ilhas” que permanecen todavía hoy en el centro de la ciudad, en las traseras de las viviendas burguesas. Como se identificó en la historia del desenvolvimiento de Oporto y las “ilhas” (capítulo 3) el tipo de parcelas aplicado en la ciudad medieval de los siglos XIII y XIV eran parcelas estrechas y largas que se disponían paralelamente unas a otras de lado a lado de la manzana llegando a longitudes de hasta 100m. Este tipo de parcelas revelaba la importancia de la componente rural en la organización de la ciudad, sus quintales eran utilizados por huertas o espacios verdes, y convertía a la ciudad en un gran espacio “verde”. Estos quintales fueron sufriendo transformaciones con el paso del tiempo. Comenzaron siendo destinados a funciones agrícolas para ayuda de la economía doméstica y posteriormente reservados como terreno para la construcción y la ampliación de la casa, para construir servicios complementarios, y para alojar siervos, esclavos o destinados para la construcción de “ilhas”. Muchas de las “ilhas” mantenían esas huertas como apoyo a la economía doméstica, además como la mayor parte de las personas venían del rural mantenían esas lógicas rurales en estos espacios. (Teixeira 2012)

En las “ilhas” visitadas se han encontrado diferentes huertas. Se han verificado que aun cuando el habitante se ha ido de la “ilha”, por uno u otro motivo, continúan con su mantenimiento, a pesar de no vivir allí. Continúan así cerca de la “ilha” manteniendo los lazos con la misma.

Siguiendo con los puntos de análisis, se continuó con el estudio de la tipología edificatoria, definida por Panerai (1986) como el elemento de relación intrínseca con la estructura parcelaria y para el favorecimiento de la apropiación espacial por parte de sus habitantes.

Se observaron tres tipologías diferentes, que se presentaban en cualquier tipo de patrón, “lineal”, “patio” o “abierta”. Se trataba de viviendas de planta única en “PB”, de dos plantas “PB+1” ó “Viviendas en altura”, viviendas de una única planta distribuidas en altura. En el caso de existir varias tipologías en una misma “ilha” se definió la tipología como aquella que presentaba más unidades.

En la Fig. | 62 | se muestra la tipología de PB. Compuesta en fachada por dos vanos, un vano puerta y una ventana. En su interior se distribuían tres dependencias, una sala, una alcoba (dormitorio interior) y una cocina. En muchas de las “ilhas” se habían

realizado obras de mejora, añadiendo las instalaciones sanitarias y adecuándolas a las necesidades actuales.



Fig. | 62 | *Travessa Campo 24 de Agosto, 126.*

La tipología de PB+1 se muestra en las imágenes Fig. | 63 | | 64 | , donde a la tipología anterior se le añadía una planta superior que presentaba dos vanos de ventanas en fachada. En el interior, la distribución en planta baja mantenía la tipología anterior y la planta superior se destinaba a dormitorios.



Fig. | 63 | | 64 | *Travessa Fernão de Magalhães, 77. y Rúa de S. Victor , 166.*

La tipología de “viviendas en altura” es representada en las imágenes de las Fig. | 65 | y Fig. | 66 |. Se trataba de la tipología básica de PB dispuesta en vertical, constituyendo dos viviendas independientes. El acceso a las viviendas superiores se realizaba mediante unas escaleras y un paso en voladizo denominado “baranda” de uso común a los habitantes.



Fig. | 65 | *Rúa de San Víctor, 104.* Patrón “lineal”, Viviendas en altura.



Fig. | 66 | *San Víctor ,116.* Patrón “lineal”, viviendas en altura

El mapa muestral de los diferentes patrones y sus tipologías dieron lugar al mapa de morfo-tipologías de las “ilhas”. Posteriormente con la ayuda del visor Google Earth y la información de la Domus se han caracterizado las “ilhas” que no se han podido visitar, consiguiendo analizar la totalidad de las 125 “ilhas” de la parroquia representadas en la Fig. | 67 |.





Fig. | 67 | Mapa de patrones morfo-tipológicos.

Como se puede apreciar en la Fig. | 67 | el patrón de forma más utilizado era el "lineal" con 94 casos, después el patrón "patio" con 24 casos y por último el menos utilizado era el de patrón "abierto" con 7 casos.

Respecto a la tipología de las construcciones de patrón "lineal" de los 94 casos existentes, 74 pertenecían a "ilhas" de vivienda de PB, 16 de PB+1 y 4 de viviendas en altura. En el caso del patrón "patio" en el que existían 24 casos, se comprobó que 17 pertenecían a "ilhas" de vivienda de PB, 5 de PB+1 y 2 de vivienda en altura. Por último en el patrón de "ilha" "abierto" presentaba 7 casos, se comprobó que 4 pertenecían a vivienda de PB y 2 de PB+1. No se presentaba ningún caso de vivienda en altura.

La tipología mayoritaria era la de PB donde se ponía de relieve la pequeña escala de la construcción tanto a nivel económico por los recursos limitados de sus promotores y los recursos de sus usuarios, como de escala de construcción, implicando pocos medios técnicos y de infraestructuras. Tanto era así, que otros tipos de tipología conllevarían formas más elaboradas, mayores inversiones y exigirían mayores conocimientos constructivos, conllevando un riesgo de adecuación a las condiciones de demanda por parte de la clase operaria.

En este mapa se muestran también algunas "ilhas" que todavía presentan espacios destinados a huertas, manteniendo aquellas lógicas rurales en la ciudad. Algunas de ellas contienen construcciones de apoyo que albergan utensilios para su trabajo y una zona para la realización de barbacoas, destinando parte del espacio huerta como lugar de reunión y celebración de eventos de la comunidad.

En la Fig. | 68 | se representa la planta cartográfica del Bonfim, con las 125 ilhas de la parroquia localizadas e identificadas según su patrón y su tipología

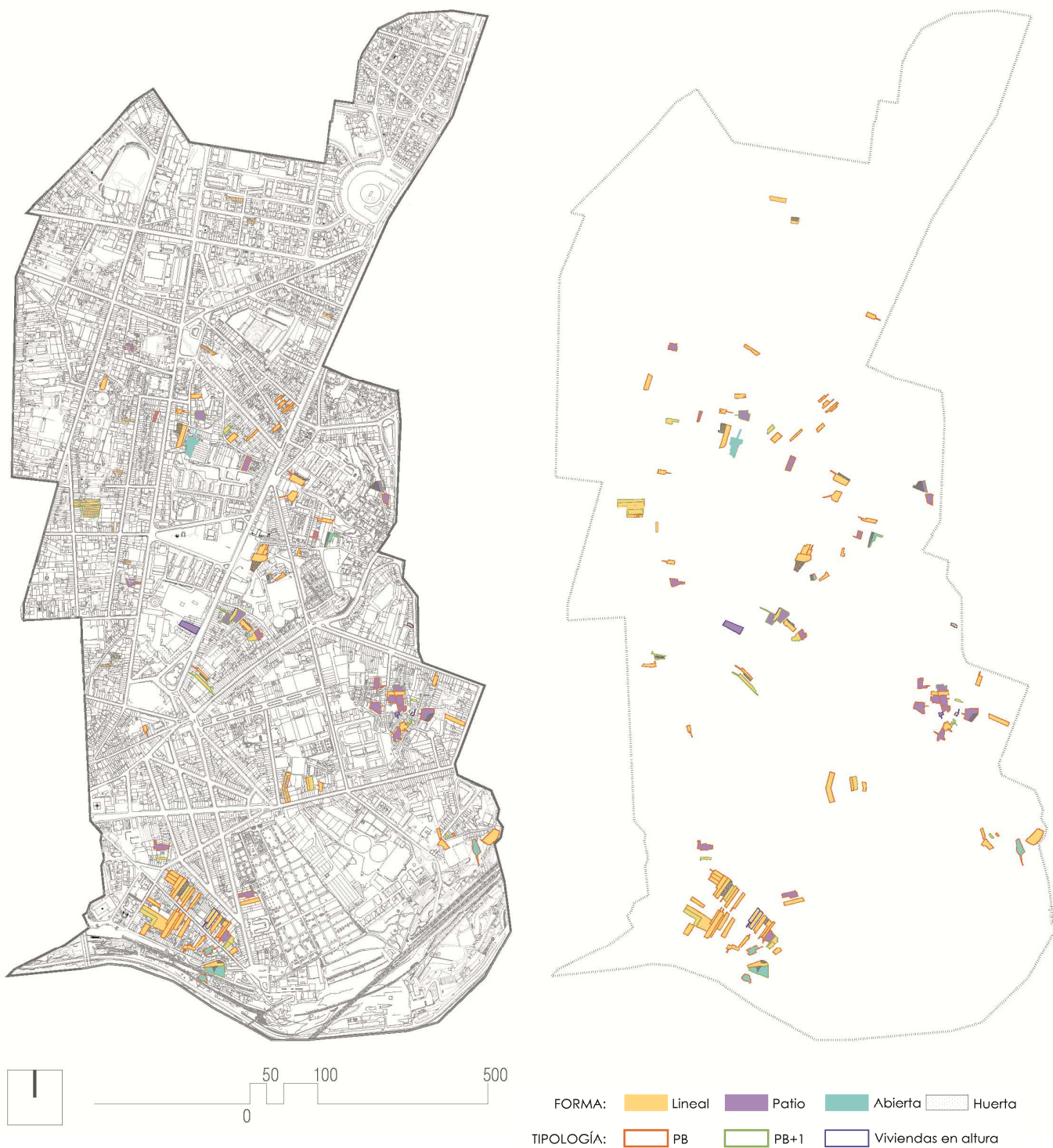


Fig. | 68 | Localización de patrones morfo-tipológicos en la parroquia del Bonfim.

La localización de los patrones morfo-tipológicos en la parroquia del Bonfim y el desmontaje de las parcelas del contexto territorial, puso en evidencia cuatro núcleos destacados de parcelas destinadas a ilhas. Los núcleos identificados se localizaban a Norte en la zona de la Rúa da Póvoa, a Este, en la zona de la Rúa da Lomba, y otro al Sur-Oeste de la parroquia, la zona de San Victor. Se identificaba como otro núcleo la sucesión de ilhas a lo largo del eje formado por la Avda Fernão de Magalhães.

Los núcleos de ilhas localizados a Norte y a Este, la zona de la Rúa Póvoa y de la Rúa Lomba, correspondían a núcleos de ilhas construidos en locales que antes eran aldeas aisladas, donde las ilhas se mantenían deliberadamente escondidas.

Se apreciaba en el núcleo a Este una mayor dimensión de las parcelas y una mayor irregularidad en la configuración de los terrenos, presentando en su mayoría ilhas de patrón "patio" con tipología de PB. Estas parcelas eran el resultado de la agregación de solares en las traseras de las viviendas o como operaciones individuales resultado de divisiones autónomas de un catastro rural existente. Las características que presentaba este núcleo contrasta con la regularidad del núcleo de las ilhas de la zona de San Victor donde las parcelas acababan por tener una forma más rectilínea, con lógicas de composición semejantes entre sí. Donde se utilizaba en su gran mayoría el patrón "lineal" y la tipología de PB a excepción de un par de casos de viviendas en altura. El patrón "patio" sólo se apreciaba en un caso, debido a la forma de las parcelas, hecho que no estaba disociado de la particularidad de que estos solares estaban incluidos en un fragmento de tejido resultante de una operación de parcelamiento en conjunto. Por el contrario, en el núcleo a Norte de la parroquia, las ilhas surgían en un núcleo menos denso, más o menos aisladas, y sin un orden reconocible, presentando una mayoría de patrón lineal más disperso en el terreno. El cuarto núcleo identificado se localizaba a lo largo de la Avda Fernão de Magalhães, proporcionando interacciones entre las parcelas y el eje de la avenida. Este elemento urbano longitudinal sufrió un proceso de transformación a través de operaciones urbanas que visaban la creación de vivienda y donde se aprovechaban sus traseras para la creación de vivienda operaria, acabando por potenciar lógicas entre las parcelas y la avenida, posicionándolas adyacentes a los bordes de la vía.

Respecto a la distribución de los patrones, el plano cartográfico evidencia una mayor cantidad de ilhas patrón "lineal" conforme nos acercamos al centro histórico y mayor cantidad de ilhas patrón "patio" conforme nos alejamos del mismo.

Por otro lado destacaban en el plano cartográfico dos grandes zonas que no presentaban ilhas, una a Norte, de construcción más reciente entre la Calle *Constituição* y la *Avda. Combatentes*, donde se muestra la influencia del modelo inglés el "Garden city" en la configuración de la *Avda. de los Combatentes* con su separación central repleta de árboles y de viviendas unifamiliares a los márgenes. Y otra zona a Sur de la parroquia del Bonfim, como resultado del surto de la urbanización para la creación de la estación de ferrocarril de la estación de Campanhã, el cementerio de Prado do Repouso primer cementerio público de Oporto (creado en 1938), los terrenos destinados al parque empresarial y el solar que alberga las instalaciones y los silos parte de la red de aguas de Porto. Clasificadas las matrices morfo-tipológicas de las ilhas del Bonfim, se procedió a la elección de estudios de caso para responder al segundo objetivo.

5.2 CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LOS CASOS DE ESTUDIO

Mediante el estudio de caso se pretendía responder al objetivo 2: **Definir principios para la valoración del carácter distintivo de las “ilhas” en el contexto urbano portuense.**

El estudio de caso pretendía establecer la conexión entre la forma urbana de la “ilha” y aquellas dinámicas que generaban el potencial diferenciador en el contexto de la ciudad.

Se utilizó la morfología urbana, porque estudiaba los aspectos exteriores del medio urbano, y la convergencia de datos procedentes de distintas materias tales como, economía, sociología, historia, geografía, arquitectura, etc., con el fin de explicar un hecho en concreto, o tal y como dice Lamas (2004) : “A cidade como fenómeno físico e construido” (p.38).

Los casos de estudio fueron analizados de lo general (escala macro) a lo particular (escala micro) de la parcela, e incluso al interior de las viviendas.

El objetivo del trabajo, imponía que los ejemplos abordados fuesen tratados de una forma sintética y siguiendo un modelo único, de modo que permitiese la comparación entre los casos escogidos y sus componentes.

La lectura metódica de los casos de estudio debía ir más allá del tejido urbano consolidado, debía leer e interpretar el espacio producido por los habitantes, donde vivían su día a día, desde lo cotidiano, tanto en los aspectos que son reconocibles fácilmente hasta los aspectos que tenemos más dificultad de comprender inmediatamente y donde el diálogo con los habitantes era fundamental para entender la organización de la comunidad.

Las técnicas de recogida de información, como notas de campo donde se registraron las conversaciones con los habitantes, sus historias y la información de la observación en el interior de sus viviendas, fueron muy importantes. Además en esta investigación tuvo un peso destacado la fotografía, utilizada para identificar objetos personales que mostrasen usos y apropiaciones de aquellos que inscribían e incorporaban marcas personales al espacio. Confiriendo identidades y singularidades específicamente antropológicas. La fotografía narraba espacios de personas, como registro material y físico de la forma de ocupar y vivir la “ilha”.

Antes de poder hacer cualquier estudio de caso, hubo que definir los criterios de selección de los mismos:

-Los criterios para la selección de los casos de estudio buscarían reflejar los tres patrones de parcelas identificados, Patrón “lineal”, “patio” y “abierto”.

-El patrón “lineal” no debía coincidir con el de edificación en hilera a lo largo de una parcela estrecha, ni debía pertenecer a las “ilhas” de la zona de San Víctor. Este tipo de “ilha” y la Rúa San Víctor son ejemplos de “ilha” y de área de “ilhas” ya muy estudiadas. Existen multitud de “ilhas” diferentes que merecían ser estudiadas, añadiendo el interés por parte de la autora de romper con la idea “mental” de la “ilha” corredor.



-Reflejar mediante los estudios de caso las tres tipologías identificadas PB, PB+1 y viviendas en altura. Dando lugar a un estudio más profundo de las tipologías, de sus diferencias y de su relación con los diferentes espacios generados en torno a ellas.

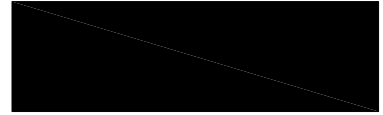
-Se buscarían "ilhas" localizadas en diferentes puntos de la parroquia del Bonfim. De modo que estas estuviesen relacionadas con puntos concretos e importantes en el desarrollo de la parroquia tales como: Grandes vías de comunicación o la proximidad al Campo 24 de Agosto. También se buscó a modo comparativo un caso de "ilha" localizada en una zona rural para poder definir parámetros diferenciadores entre unas y otras.

-Los estudios de caso debían pertenecer a diferentes épocas de desenvolvimiento de la ciudad, para ampliar el conocimiento entorno a las características presentadas, y poniendo de relieve diferencias o similitudes entre los diferentes casos.

-Para la elección de los casos de estudio se debía tener en cuenta cuestiones de accesibilidad a la "ilha" ya que estos objetos urbanos debían ser leídos a través de la experiencia más directa. En esta medida la cuestión del acceso para la observación directa y la posibilidad de acceso a los habitantes de la "ilha", eran fundamentales como elemento de gran importancia, de cara al conocimiento de la historia y vivencias del día a día de cada uno de los casos. Además de generar un estado de confianza con el habitante de la "ilha" que pudiese dar lugar a la posibilidad de acceder a las viviendas privadas.

-Por último era de interés para el estudio la elección de casos donde se pudiese estudiar la relación con antiguas fábricas cercanas y su influencia. La ampliación de conocimiento sobre el contexto de la época enriquecería no sólo el caso de estudio, si no la investigación al completo, permitiendo el acercamiento y la comprensión del modo de vida de aquella época. Cómo era el contexto alrededor de los casos de estudio y cómo influía en su día a día.





5.3.1 | "ILHA" D. JOÃO IV, Nº832
BELA VISTA

HISTORIA

La "ilha" Bela Vista se situaba en la parroquia de Bonfim en la calle D. João IV, antiguamente denominada calle de la *Duqueza de Bragança*, en el número 832. Antes de urbanizarse en el siglo XIX era una antigua propiedad rural denominada el Monte de los Congregados, antes llamada de Santa Catarina y Monte Tadeu. El cambio de nombre comenzó en 1860 cuando los monjes construyeron su casa en el local donde hoy está la Iglesia de los Congregados (frente a la Estación de San Bento). Obtuvieron también un gran espacio con casa, que servía de hospital en las faldas del Monte de Santa Catarina. Razón por la cual el nombre cambió, quedando en recuerdo de esa época, una calle con este toponímico, Calle del Monte dos Congregados, datada de finales de los años treinta del siglo XIX.

Cuando en la segunda mitad del siglo XIX, esta área fue urbanizada, varias calles atravesaban el Monte de los Congregados, siendo la más importante la calle de la *Duqueza de Bragança*, donde se localizaba esta "ilha" como se aprecia en la imagen inferior de 1892, Fig. | 68 |.



Fig. | 69 | Planta en 1892 donde se localiza la "ilha" D. João IV, Bela Vista.

Existieron varios proyectos para la construcción de la calle D. João IV el primero, registrado en 1841, proyecta dos soluciones para la calle. Una segunda propuesta en 1859 para la finalización Sur de la calle, pero que no llegó a ser ejecutada, y un tercer proyecto en 1865 para ampliar la calle D. João IV hasta la calle Fernandes Tomás. Esta calle vendría a complementar la estructura radial que las calles de los Almada tenían trazado para el desarrollo y expansión de Oporto. La estructura radial primitiva estaba formada por las calles Cedofeita, Almada, Sta. Catarina y S. Ildefonso todas ellas construidas entre 1762 y 1782 (Teixeira, 1996).

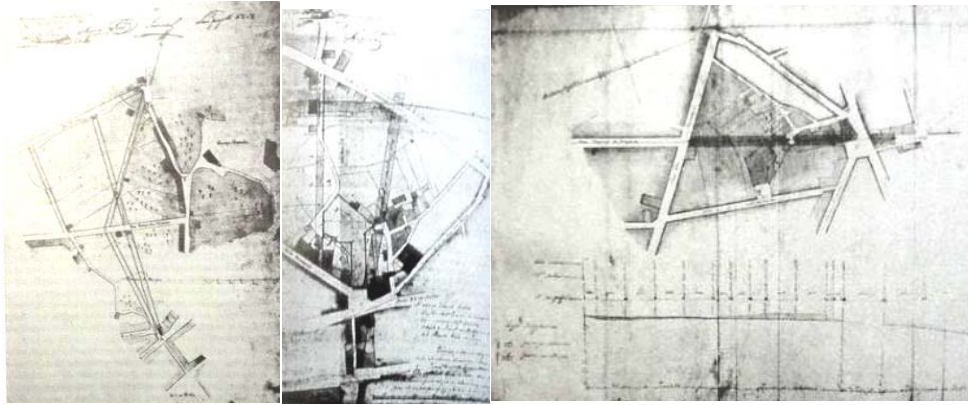


Fig. | 70 |

Fig. | 71 |

Fig. | 72 |

Fig. | 70 | Proyecto de 1841, dos propuestas para la calle D. João IV.

Fig. | 71 | Proyecto de 1859, remate Sur de la calle (no ejecutado).

Fig. | 72 | Proyecto de 1865, D. João IV ampliada hasta Fernandes Tomás.

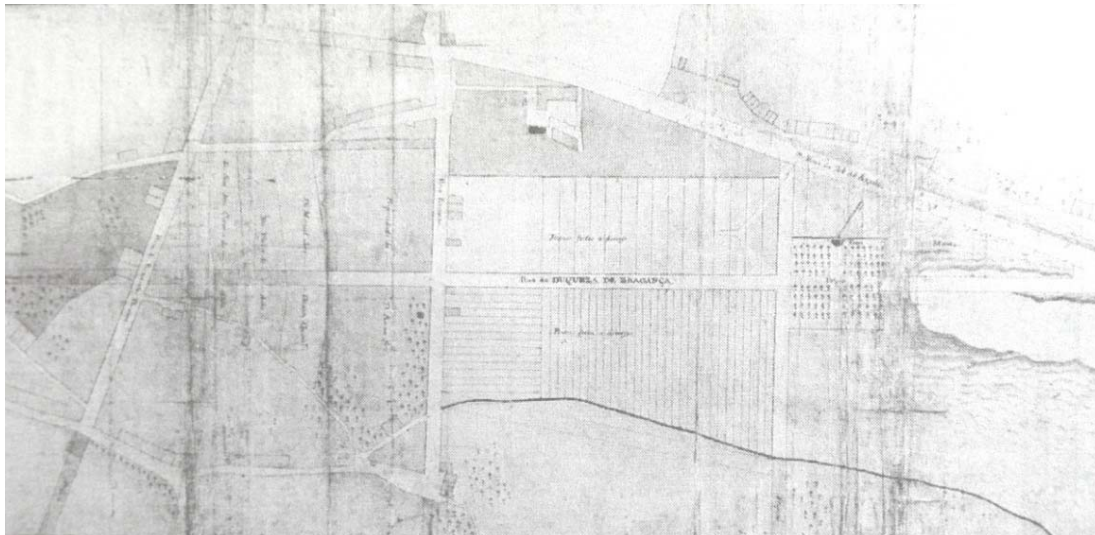


Fig. | 73 | Proyecto de extensión Calle *Duqueza de Bragança* 1843

El proyecto de apertura de la calle *Duqueza de Bragança* data de 1843. Esta calle comenzaba en el jardín de San Lázaro y se extendía en dirección Norte hasta la periferia de la ciudad, uniendo la vía que ligaba Oporto al Norte del país. Fueron elaborados diferentes planes parciales para los diferentes trozos de la calle, en los años siguientes, quedando totalmente planeada en el período entre 1864-1881 según informe del Ayuntamiento de Oporto. Sin embargo, no fue construida en toda su extensión planeada, la construcción se detuvo en la *Rúa da Alegria*. Esta nueva vía era una de las más importantes del siglo XIX completando así la estructura radial (Teixeira, 1996).

En el plano de apertura de la calle se mostraba la división regular de los terrenos agrícolas y las propiedades que era necesario expropiar para la construcción de la calle. A Este se dividían con un ancho de 5,5m y de longitud variable entre 77 y 110 metros y del lado Oeste con mayor ancho, 11m destinados a edificios de mayor dimensión con una longitud uniforme de 71,5 metros. Este ancho o pequeñas variantes de él constituía el patrón para la división de los suelos en la mayor parte de los desarrollos urbanos de Oporto en el siglo XIX. Como refiere Teixeira (1996),

Este estreito lote urbano de 25 palmos tinha a ver com a tecnologia de construção existente: a largura do lote correspondia ao vão máximo que uma viga de madeira sustentada pelas paredes mestras em cada extremidade do lote podia atingir. A normalização de alguns componentes de construção- resultante da experiência adquirida na reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755- também contribuiu para a adopção generalizada desta dimensão de lotes urbanos. A maioria dos mestres-de-obras aprenderam a construir casas baseadas em modelos arquitectónicos com estas dimensões e reproduziram esta forma de habitação por toda a cidade, dando origem a este tipo de habitação urbana característico de Porto. (p.370)

La aplicación de esta dimensión de parcela, ahorra costes globales de construcción, de pavimentación e instalación de servicios básicos por vivienda. Motivo por los que se utilizaba este tipo de parcelas en la mayor parte de los desenvolvimientos del siglo XIX. La calle *Duqueza de Bragança* es un buen ejemplo de este tipo de parcelación urbana.

En la década de 1860 se verificó el inicio del desarrollo inmobiliario de esta calle, que había comenzado con la construcción de su ampliación superior incrementando la construcción de edificación en ella y sus transversales.

Otra cualidad específica de esta calle, era que presentaba diferentes características en la edificación a lo largo de su extensión, cuanto más se alejaba del centro de la ciudad, la calidad de vivienda era inferior. Presentando un carácter burgués muy marcado en su trozo inferior y en su parte superior (en la zona del monte de los Congregados) una mezcla de vivienda burguesa y operaria, por su proximidad a muchos grupos de "ilhas" que allí existían (Teixeira, 1996).



Fig. | 74 | Calle D. João IV antes Duqueza de Bragança a inicios del siglo XX

A mediados del siglo XIX, el Monte de los Congregados pertenecía a Ermelinda Barbosa de Freitas y a su marido, João Baptista Alves Braga. En la década de 1860 Ermelinda Barbosa de Freitas y su marido, alquilaron varias parcelas de terreno de su propiedad para la construcción de viviendas.

Se trataba de un alquiler perpetuo, determinado por el Código Civil de 1867, lo que explicaba la falta de control de la propiedad de Ermelinda de Freitas, sobre la utilización de estos terrenos. Este factor favorecía el desenvolvimiento de "ilhas", ya que los señoríos de las tierras no llevaban el control de lo que allí se construía (con el paso del tiempo se incluyeron cláusulas restrictivas en los contratos para que esto no sucediera) (Matos, 2014).

Uno de aquellos terrenos de Ermelinda, sería donde años más tarde se construiría la "ilha" D. João IV, Bela Vista y que fue arrendado en 1863 a Luís Ferreira Dias Guimarães, comerciante de la ciudad. Esta gran parcela de terreno, con 33 metros de frente y 77 de profundidad, fue aforada por una renta anual de 30\$000 reales (Teixeira, 1996).

Teixeira explicaba que en todas las parcelas que había alquilado Ermelinda de Freitas, se habían construido "ilhas" en las décadas siguientes, y aunque esta calle era una importante zona burguesa, esto no lo impidió. En algunos casos eran construidas a la vez que la construcción de la calle y sus promotores eran los propios inquilinos de las parcelas. Esta era una característica específica de esta calle, pues en la mayoría de los casos las "ilhas" se construían en zonas degradadas antiguamente ocupadas por la burguesía ó en barrios exclusivamente operarios construidas en zonas inadecuadas. El terreno donde se construiría la "ilha" Bela Vista permaneció vacío durante años, sin producir beneficios. Se desconoce si era que Dias Guimarães esperaba a que la calle se concluyese para construir ó dividir el terreno y subalquilar, ó el motivo era que no disponía del suficiente capital para desarrollar cualquier tipo de segregación o construcción.

En 1873 João Ferreira Dias Guimarães presentó un proyecto en la Cámara Municipal para la construcción de cuatro viviendas de dos pisos. Aprobado el proyecto no llegó a construirse, fue substituido por otro que preveía la construcción de dos viviendas de planta baja. El ayuntamiento aprobó el nuevo proyecto en Septiembre de 1874 pero solo llegó a construirse una de las viviendas (Teixeira, 1996).

En Febrero de 1878, el alquiler fue vendido a Inácio de Miranda Vasconcelos por 1.025\$000 reales. Este nuevo arrendador inició rápidamente la división de la parcela maximizando el uso del terreno. El terreno que daba a la calle fue dividido en cinco parcelas para construcción, cada uno con seis a seis con cinco metros y veinticinco metros de profundidad. En estas parcelas fueron construidos edificios de dos pisos de buena calidad, destinados a vivienda burguesa. El terreno restante, por detrás de estas parcelas fue reservado a la construcción de una "ilha", (la actual "ilha" Bela Vista) compuesta por cuarenta y tres viviendas. Unas de planta baja y otras de dos pisos, agrupadas en cuatro filas paralelas, dos filas adosadas a los muros laterales de la propiedad y las otras dos adosadas entre ellas. Todas las viviendas son construidas en granito, algunas revocadas con mortero y con paredes divisorias en tabique de ladrillo (Teixeira, 1996).

El terreno de las traseras disponía de un acceso independiente a la calle por medio de un estrecho corredor a cielo abierto situado a lo largo de uno de los límites de esta propiedad. Este corredor de ancho inferior a dos metros, unía la calle con el corredor que distribuía las hiladas de viviendas (Matos, 2014).

A pesar de que esta parcela era relativamente grande (correspondería a cinco parcelas) se adoptó el modelo tipo de ilha utilizado en parcelas de menor dimensión. Con una diferencia, se le otorgó mayor dimensión a las viviendas y a los corredores de acceso entre ellas. Lo más común era que las viviendas de la "ilhas" fueran de 16m² y los corredores de acceso de dos metros de ancho o inferiores. Mientras que en la "ilha" Bela Vista las veintiuna viviendas de planta baja tenían un área de veinticuatro metros cuadrados y las veintidós viviendas de dos pisos un área aproximada de cuarenta y ocho metros cuadrados y los corredores eran mucho más anchos de lo normal, tenían cuatro metros de ancho.

La construcción de la ilha se realizó antes que las viviendas burguesas del frente a la calle, existía constancia en la descripción de los edificios de 1880 de dos viviendas burguesas construidas de cara a la calle y dieciocho viviendas en la "ilha".

La "ilha" Bela Vista se mantuvo alquilada por la familia Miranda Vasconcelos durante varias generaciones hasta que Inácio de Vasconcelos falleció, en 1893, pasando a dividirse entre sus dos hijos Arlindo e Ida de Miranda Vasconcelos. Arlindo heredó la "ilha" e Ida las cinco casas burguesas (Teixeira, 1996).

Después de la muerte de Arlindo de Miranda Vasconcelos, en 1920, sus dos hijos José Inácio y María Clara heredaron la "ilha" Bela Vista. El valor estimado de la "ilha" en aquella época era de 12.092\$00 escudos y fue dividido a partes iguales entre los dos hermanos.

En 1910 Ida de Miranda Vasconcelos murió a los treinta y siete años y las cinco



viviendas fueron heredadas por su madre Idalina de Miranda Vasconcelos porque sus dos hijas eran muy pequeñas y existía un acuerdo prematrimonial donde el marido no podía ser el heredero (Teixeira, 1996).

Cuando Idalina falleció las viviendas fueron divididas entre sus dos nietas, Maria Luísa y Maria Henriqueta. Las tres viviendas de Maria Henriqueta fueron objeto de varias hipotecas, aumentando cada vez más las deudas de la propietaria. En 1952 no tuvo más remedio que deshacerse de las tres casas que fueron vendidas por 350.000\$00. Lo que permitió saldar las deudas de Maria Henriqueta y recaudar algo de ganancia.



Fig. | 75 | Vista aérea de la zona de Bonfim, en 1939-1940 donde se localiza la "ilha".

En referencia a la "ilha" en sí, cabe destacar que en 1939, la "ilha" se encontraba ligada a la red de saneamiento y disponía de red de abastecimiento de aguas, lo que aumentó considerablemente su valor.

Assim, enquanto as casas da Rua da Duqueza de Bragança mostram, de 1893 a 1946 (a última data em que o valor das cinco casas foi registrado), uma valorização lenta mas constante, na Ilha da Bela Vista verifica-se um substancial aumento de valor a partir de 1920. Em consequência, enquanto anteriormente as cinco casas valiam, no seu conjunto, mais do que a ilha, em finais da década de 1930 o valor da Ilha da Bela Vista ultrapassara o das casas. (Teixeira, 1996, p. 378)



Este aumento de valor coincide con la prohibición de construir nuevas "ilhas" y de controlar las existentes, en vigor desde inicios de 1900. Las "ilhas" eran la única tipología que existía como vivienda de las clases menos adineradas de Oporto. No existía ningún otro tipo de vivienda de bajo coste. Así en 1955 el valor de la "ilha" aumentara a 780.816\$00 (Teixeira, 1996).

Esta "ilha" tiene también otras características específicas. Fue una inversión planificada, construida al mismo tiempo que las viviendas burguesas de frente a la calle, al contrario de muchas, que fueron desenvueltas con posterioridad en las traseras de las viviendas burguesas. Fue una inversión rentable ya que no existían registros de hipotecas para financiar su construcción, a diferencia de otros casos construidos en la misma época como el *Barrio do Vilar* de 68 viviendas y el *Barrio Herculano* de 129 viviendas. La "ilha" Bela Vista de menor dimensión (43 viviendas) no necesitó de tanto capital financiero para su construcción y pudo ser construida por Inácio de Vasconcelos con capital propio, recuperando la inversión con el paso de los años.

La "ilha" Bela Vista fue incluida en la operación SAAL iniciada el 30 de Agosto de 1974 por parte de la *Comissão de Moradores*, comisión formada por los vecinos como principales interesados a los que el gobierno les ayudaría a mejorar sus viviendas, definiendo una zona de intervención y el número de viviendas a construir en un conjunto total de 153 viviendas. El inicio del trabajo fué llevado a cabo por la brigada técnica, equipo técnico colocado en el lugar y en diálogo permanente con la *Comissão de Moradores*. La "ilha" Bela Vista fué declarada "Zona Degradada" en 13 de Agosto de 1975.

El proyecto de reconstrucción era entregado el 21 de Julio de 1975 después de realizar todos los pasos, para contratar a la Brigada Técnica, legalizar la Associação de Moradores y de haber realizado un Proyecto de Declaração de Utilidade Pública.

El proyecto estaba en curso, ya aprobado por los vecinos de la "ilha", con sus propios estatutos y con el proceso de expropiación de tres casas frente a la calle y sus terrenos anexos, pero surgieron problemas tanto en la Brigada Técnica (que fue substituida varias veces), como en la expropiación por parte del gobierno. En la publicación de los Estatutos de la Associação de Moradores en el Diario de Gobierno y también por el hecho de no haber sido aprobado el proyecto por la Comissão Coordenadora de SAAL-NORTE, que defendía que era una inversión muy costosa y que favorecía más a esta "ilha" que a otras de sus alrededores.

Se buscó como alternativa, un segundo proyecto denominado 2º Operación, aprovechando parte del proyecto anterior y eliminando la parte más costosa que preveía la demolición de tres casas y la construcción de un bloque de viviendas desde el interior de la manzana a la calle, que abría la "ilha" a la calle, a la manzana y a la ciudad.

Entretanto el arquitecto de la Brigada Técnica fue substituido y el nuevo arquitecto envió una carta al SAAL-NORTE con conocimiento a la Associação de Moradores explicando que abandonaba el proyecto de la "ilha" Bela Vista, ya que se le había encargado el servicio para encarar un nuevo proyecto y no el de añadir pequeños



detalles al anterior. En Octubre de 1976 la tutela de las operaciones SAAL son traspasadas a las Autarquías. Así muchas operaciones cambiaron de local de intervención, de equipo de proyecto, otros cambiaron el equipo técnico y otras se terminaron sin más.



Fig. | 76 | Manifestación contra el decreto ley que prohíbe las ocupaciones.

Finalmente en 1979, después de 60 años la "ilha" fué vendida al ayuntamiento por 1.768.485\$00 (Teixeira, 1996).

En el año 2013 se vivió la demolición de las "ilhas" municipales a excepción de la "ilha" Bela Vista, podríamos preguntarnos el porqué de esta actuación, dejando de lado las "ilhas" particulares, de trato mucho más complejo y fuera de las intervenciones inmediatas del ayuntamiento.

A día de hoy la "ilha" se encuentra en obras para su recualificación, la CMP promueve el proyecto de la Bela Vista presentado por el profesor Fernando Matos Rodrigues (coordinador responsable del programa de las Políticas de Habitação e Inclusão Social) antes de las elecciones al presidente actual de la Câmara Rui Moreira. Un proyecto que a mayores del impacto que va a tener en sus habitantes, servirá de laboratorio inspirador, para los propietarios privados de "ilhas", defendiendo este tipo de actuaciones como un negocio sustentable e importante desde el punto de vista social.

LA "ILHA" ACTUAL

A la "ilha" Bela Vista o de la calle D. João IV se accedía desde dicha calle, mediante un portón que a día de hoy permanece cerrado confiriendo más privacidad a la "ilha".



Fig. | 77 | | 78 | Vista desde la calle. Portón de acceso a la "ilha".

Tras acceder a ese portón se encontraba un largo y estrecho corredor a cielo abierto, delimitado por la fachada de la edificación que escondía en sus traseras la "ilha" a derecha y un muro de cierre de parcela a izquierda. Los muros altos a ambos lados, que generaban sombra, el corredor estrecho y la longitud del recorrido, hacían destacar la vista en perspectiva y la luz del final del corredor que provenía del espacio abierto de la "ilha". La sensación en su transcurso era de encierro en un espacio abierto, transmitiendo intriga e incertidumbre por lo que se escondía detrás de las edificaciones. Esta disposición de elementos marcaba el paso de un espacio público a un espacio semipúblico.



Fig. | 79 | Corredor de acceso a la "ilha".

El corredor de acceso se aprecia perfectamente en la imagen aérea inferior, Fig. | 79 | Su estrechez condicionaba el paso de vehículos a la "ilha", la necesidad de una ambulancia, coche de bomberos o cualquier otro vehículo era imposible.

Después de atravesar el corredor y visualizando en su final la primera edificación, Fig. | 80 | el circuito giraba a la derecha. Este nuevo tramo ya en la "ilha" era más amplio, con aspecto de plaza común, debido a que presentaba varios bancos de piedra. Fig. | 81 |



Fig. | 80 | Vista aérea de la "ilha".



Fig. | 81 |



Fig. | 82 |

Fig. | 81 | Edificación que se aprecia desde el corredor de acceso.

Fig. | 82 | Zona más amplia donde se aprecian los dos corredores y las instalaciones sanitarias.

Desde ese punto partían los dos corredores de acceso a las tres bandas de viviendas adosadas y en frente, las instalaciones sanitarias. Las primeras viviendas de la banda central, viviendas adosadas "costas con costas" abrían su fachada principal a este espacio.



En una visión rápida frente al primer corredor, se definieron las dos bandas de viviendas de tipología diferente a mano izquierda las viviendas de PB+1 adosadas al límite de la parcela y a mano derecha unas primeras viviendas de PB+1 que aprovechaban el desnivel ascendente del terreno y viviendas de PB "costas con costas". Este corredor presentaba una pendiente ascendente acentuada hasta la mitad de su longitud, en ese punto se localizaba el pozo común que impedía visualizar el final del corredor en su totalidad.

Frente al segundo corredor se visualizaban a mano derecha la construcción en banda que alberga la primera dependencia con las instalaciones sanitarias y posteriormente las viviendas de planta baja, a mano izquierda en la banda central de la parcela se situaban las viviendas de PB+1. Este segundo corredor no presentaba tanta pendiente en el terreno y era fácil apreciar toda su longitud.



Fig. | 83 |



Fig. | 84 |

Fig. | 83 | Primer corredor de la "ilha".

Fig. | 84 | Localización del pozo de agua, que junto a la gran pendiente del corredor cierran la vista al final del pasillo.

En la imagen del segundo corredor Fig. | 85 | se apreciaba un menor desnivel y la falta de una vivienda, ahora espacio deshabitado. A diferencia del anterior este presentaba más mobiliario y elementos apilados en las zonas comunes.



Fig. | 85 | Segundo corredor de acceso a las viviendas.

En esta “ilha” era visible la separación física diferenciada por los corredores y sus características espaciales y además simbólicas apuntadas por los habitantes. Según ellos existían una “ilha de encima” y una “ilha de abajo”, antiguamente en la “ilha” de encima vivían los habitantes con mayor poder adquisitivo y en la “ilha de abajo” los de menor poder adquisitivo. Comentaban mediante contacto informal que existía hasta una división entre los niños que jugaban, sin mezclarse.

Muchas de las viviendas ya no estaban ocupadas, era visible su abandono y palpable la poca actividad que allí se generaba. Las viviendas ocupadas eran fácilmente identificables, ya que la casa se prolongaba hacia el exterior de la vivienda invadiendo el corredor interior de la “ilha”, ya fuese con su tendal, sus baldes o mobiliario entre otros. La fachada de cada vivienda se coloreaba o personalizaba a gusto de sus habitantes. Esta diferenciación también ayudaba a delimitar cada vivienda.

Los corredores, espacios exteriores de acceso a las viviendas contenían pequeños tanques para lavar ropa, macetas de flores, jaulas de pájaros, zapatos, santos protectores, utensilios de cocina, tendales de ropa, bebederos para animales entre otras. Muchos elementos del interior de la vivienda se sacaban al exterior no solo por la falta de espacio, sino por entender el espacio exterior como parte de la vivienda, registraban lógicas de apropiación y empleo organizado de acciones específicas.

La mayoría de las viviendas presentaban una serie de elementos comunes, un tanque de lavado exterior que en ocasiones era tapado y utilizado para el apoyo de diferentes elementos, bancos exteriores construidos con diferentes materiales o una silla simplemente, que mostraban el deseo de los vecinos por establecer diversos grados de contacto y esparcimiento.



Fig. | 86 | Bancos exteriores.

Eran comunes los baldes o elementos de recogida de aguas pluviales que substituían los utilizados antiguamente, ahora convertidos en lugares de apoyos de macetas con plantas. Estos elementos recuerdan lo difícil que fue la vida en las "ilhas" cuando no existía el abastecimiento de agua pública.



Fig. | 87 |



Fig. | 88 |



Fig. | 89 |

Fig. | 87 | Elemento de recogida de agua original.

Fig. | 88 | Sistema de recogida de aguas mediante balde.

Fig. | 89 | Pozo.



Fig. | 89 | Elementos colgados en fachada.

La preocupación por la “estética” del espacio común se apreciaba en el cuidado y colocación de plantas. El espacio “ilha” era fabricado por el habitante, como refiere el antropólogo Rodrigues (2014), “(...) cada habitante tem a sua própria marca de diferenciação e de ocupação do espaço-casa e do espaço-ilha, em relação com o vizinho do lado ou da frente” (p.26).

La manera de señalar el espacio en la “ilha” obedecía a los usos normales del espacio, desde las funciones de estar y circular, del uso de convivencia y sociabilización a las relaciones entre familiares y vecinos. El espacio exterior era asumido como un espacio de comunidad para todos.

El circuito de acceso a la “ilha” mostraba los diferentes espacios, de lo público a lo privado y de lo común a lo individual. Del espacio público de la calle, a un espacio semipúblico, donde un corredor mas amplio daba paso a los dos corredores más estrechos de acceso a las viviendas. Este espacio, pasaba de la desapropiación total de la calle, al espacio semipúblico en el corredor amplio, donde aparecían varios bancos que hacían funcionar ese espacio como plaza de la comunidad. Después los corredores de acceso a las viviendas eran apropiados poco a poco por los vecinos pero de forma respetuosa hacia los demás, hasta llegar a la vivienda que se personalizaba totalmente.

El antropólogo Rodrigues (2014) describía esta “ilha”, “Cada um tem uma forma própria de marcar o seu espaço sem contudo o transformar num marcador agressivo do seu «eu» em afirmação perante um «outro»” (p.26). Sin embargo existe una excepción en la forma de marcar el espacio exterior en los extremos cerrados de los corredores, donde se prolongaba el espacio interior de la casa al exterior, ocupando

el espacio de la "ilha". Las viviendas del final de corredor marcaban este espacio haciendo entender que era semiprivado. Debido a que no existía una circulación continua y aprovechando que era un espacio de poca afluencia por parte del resto de los vecinos, el espacio era apropiado con mobiliario o simplemente con un tendal. Esta delimitación se aprecia en las imágenes Fig. | 90 | y Fig. | 91 | del fondo de los corredores.



Fig. | 91 |



Fig. | 92 |

Fig. | 91 | Final del primer corredor donde se aprecia el tendal continuo y la apropiación del espacio exterior.

Fig. | 92 | Final del segundo corredor, apropiación del espacio exterior utilizado para apilar mobiliario, por parte de los habitantes de las viviendas del final del corredor.

En algunas viviendas se realizaron obras de conservación, mejoramiento o transformación, añadiendo cocinas y baños a excepción de cuatro viviendas que a día de hoy continuaban sin tener baño.

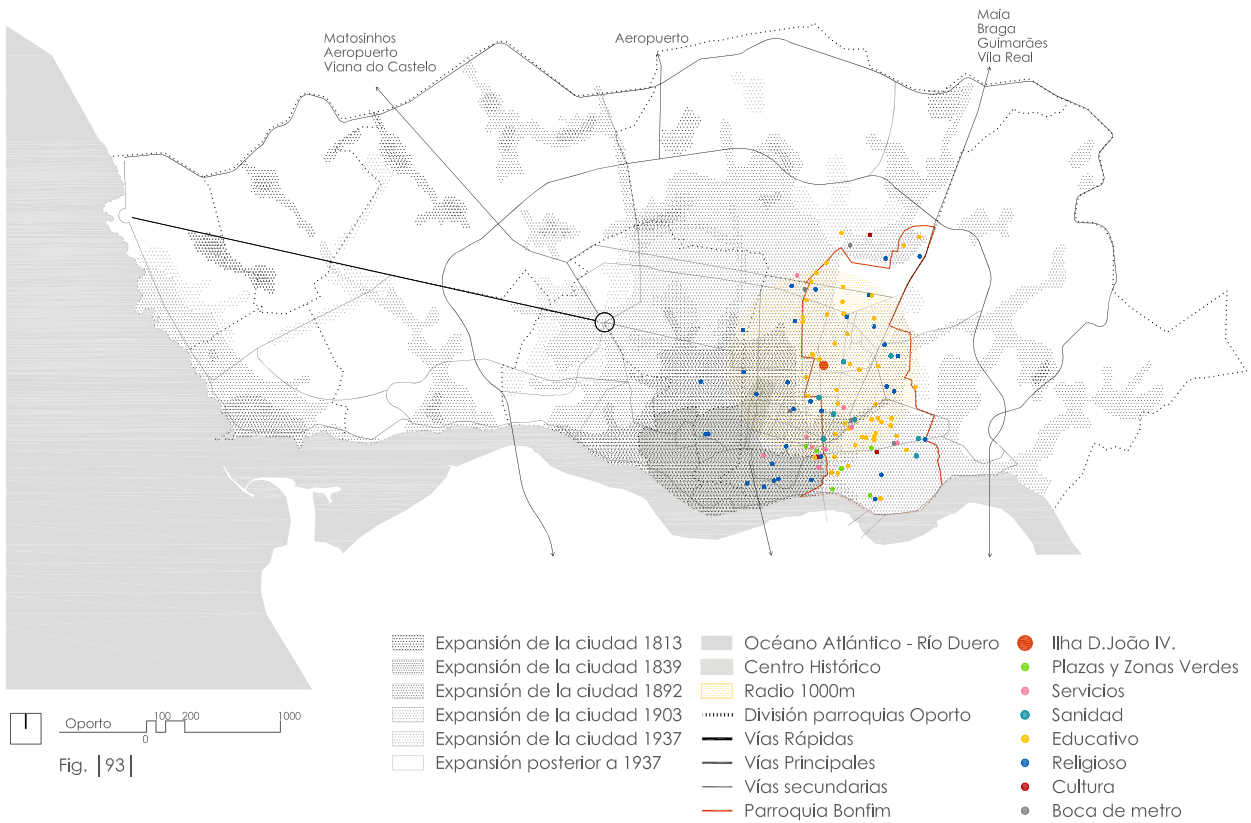
Sus habitantes casi todos personas de edad avanzada, continuaban viviendo allí, porque sentían que pertenecían a esa comunidad. Es ahí donde los pocos habitantes que quedaban en la "ilha" encontraban energías suficientes para resistir el abandono y la intimidación de las últimas décadas. Aunque el ayuntamiento de Oporto no recuperó en todo este tiempo las viviendas, esto no había hecho desaparecer la solidaridad, como podía leerse en el Jornal de Noticias (2014) citado por Rodrigues & Silva (2015), "Se alguém está doente toda a gente deita uma mão. Somos uma comunidade e preocupamo-nos com os vizinhos" (p.39).

En el encuentro con el Laboratório de Habitação Básica e Social (LABH. Social) situado en la propia "ilha", el profesor Rodrigues, explicaba el programa para la recualificación de la "ilha" Bela Vista, relataba el trabajo que se estaba llevando a cabo y que a día de hoy se está materializando, un conjunto de procesos de dinamización y de promoción de la vivienda básica, un proyecto participativo e inclusivo.

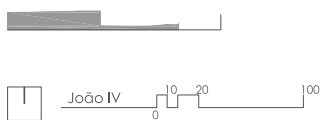
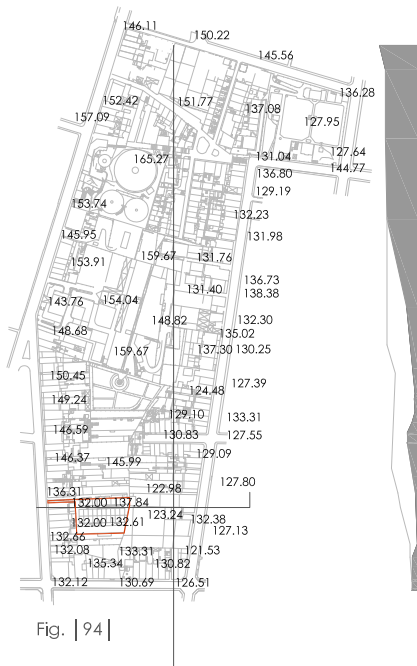
ANÁLISIS "ILHA" D. JOÃO IV, BELA VISTA, 832.

ILHA D. JOÃO IV, 832.

LOCALIZACIÓN, VÍAS Y EQUIPAMIENTOS

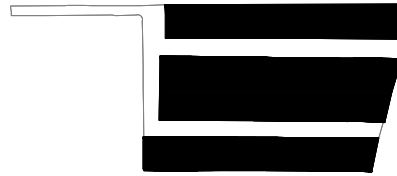


COTAS, LLENOS Y ALTURAS DE LA MANZANA

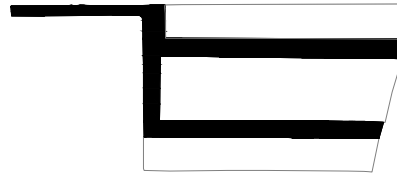


- Ilha D. João IV.
- llenos
- Edificación de P.B.
- Edificación de P.B.+1
- Edificación de P.B.+2
- Edificación de P.B.+3
- Edificación de P.B.+4
- Edificación de P.B.+14

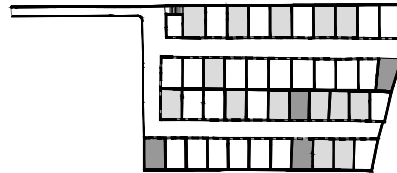
■ LLENOS
Fig. | 97 |



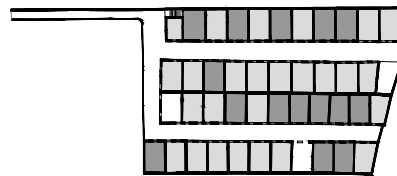
■ VACÍOS
Fig. | 98 |



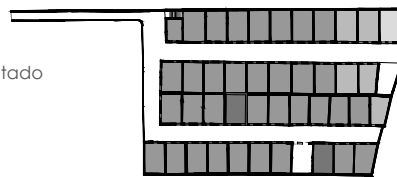
USOS
■ Uso Comunitario
■ Uso Privado
Fig. | 99 |



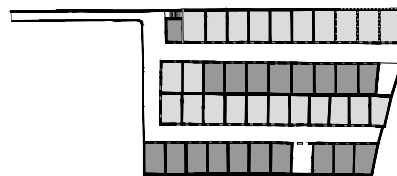
OCUPACIÓN
■ Ocupado
■ No ocupado
Fig. | 100 |



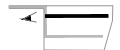
ESTADO
■ Buen Estado
■ Parcialmente en Buen Estado
■ Mal Estado
■ Ruina
Fig. | 101 |



TIPOLOGÍA
■ P.B.
■ P.B.+1
Fig. | 102 |



Vista primer corredor de acceso a viviendas.



Vista segundo corredor de acceso a viviendas.



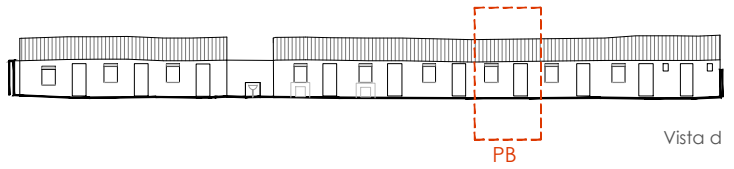
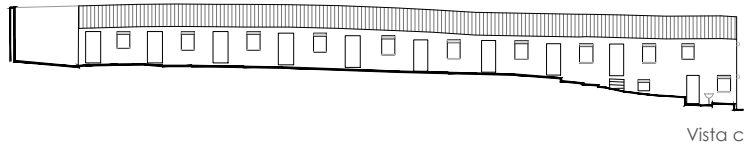
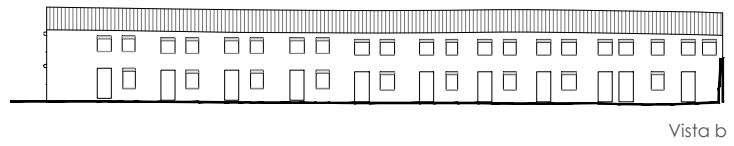
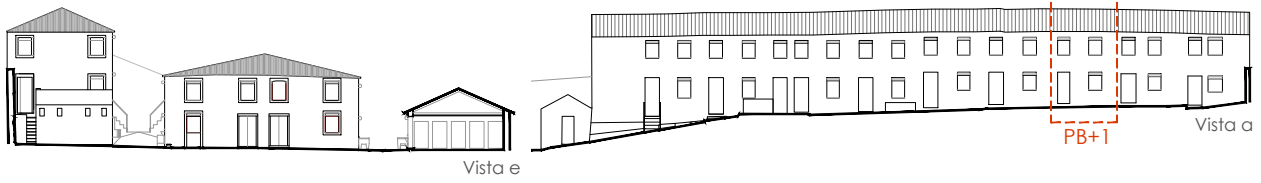


Fig. | 104 | Vistas 0 0.5 1 5

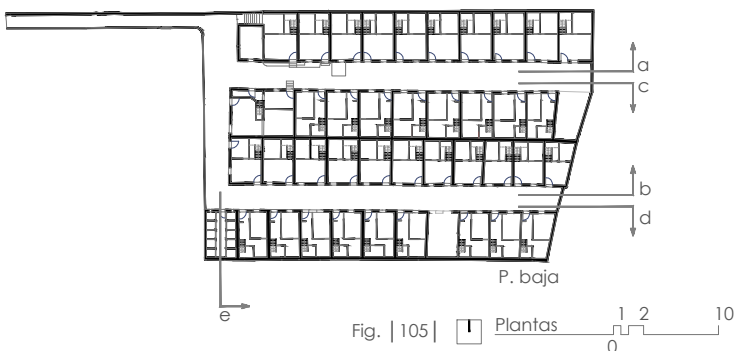
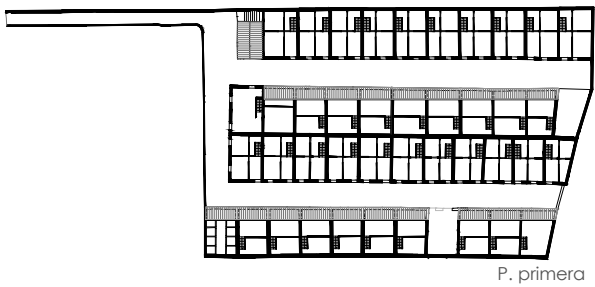
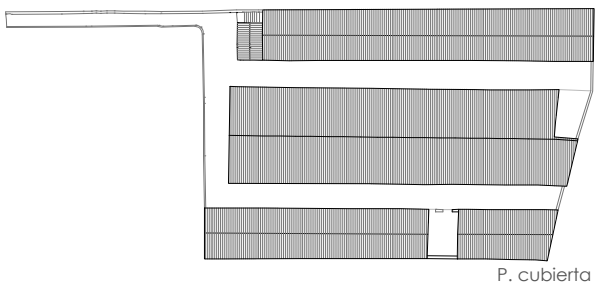
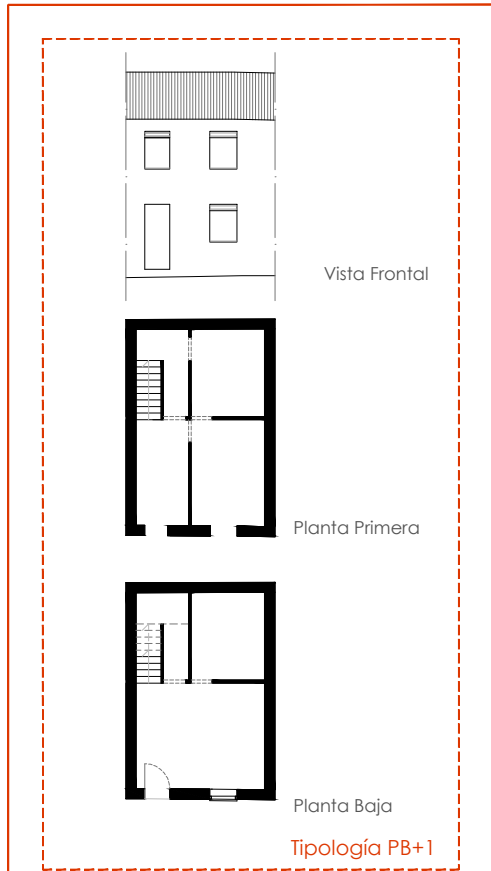
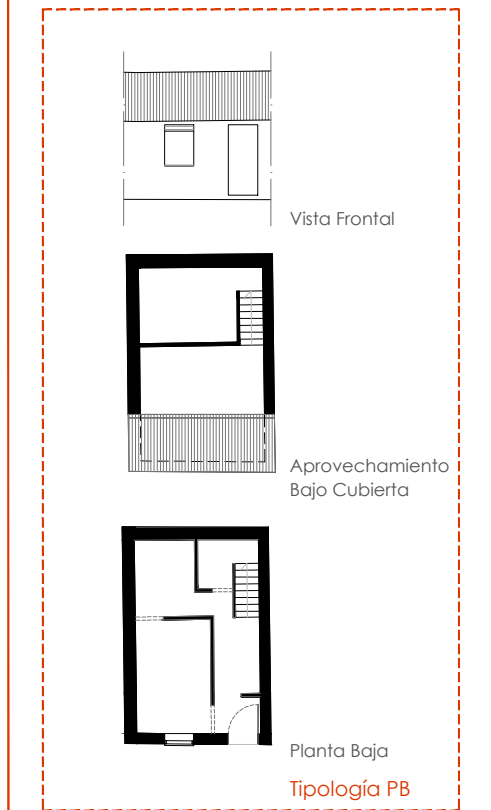


Fig. | 105 | Plantas 0 1 2 10



Tipología PB+1



Tipología PB

Fig. | 106 | Tipologías 0 0.5 1 5

El diagrama interpretativo Fig. | 107 | representa el transcurso de espacios en la "ilha", del espacio público de la calle, al espacio privado íntimo donde se habita. Entre ambos existe el espacio semi-público, espacio privado pero con acceso público y el espacio semiprivado, frente a cada vivienda que es semipúblico pero es marcado como privado por la apropiación y por el cuidado de sus utilizadores.

Existen marcaciones que generan conflictos en el final del patio, ya que todas las personas tiene derecho a ese espacio, sin embargo es apropiado y marcado como semiprivado por algunos de sus habitantes.



Fig. | 107 | Diagrama interpretativo del transcurso entre los diferentes espacios de la ilha. Espacio público, espacio semipúblico, semiprivado y privado.

La localización de la "ilha" D. João IV ó Bela Vista viene definida en la Fig. | 93 |. Se situaba cerca del centro histórico de la ciudad, en diagonal a 900m de la Cámara Municipal, donde en sus alrededores, se localizaban las calles más dinámicas de la ciudad. La calle se situaba en una zona donde no faltaban equipamientos y servicios, haciendo la vida más fácil para los habitantes de la "ilha" a los que no les hacía falta tener vehículo para suplir sus necesidades de desplazamiento. La "ilha" se situaba en la época de expansión de 1892, definida por Oliveira (2007).

La calle D. João IV donde se ubicaba la "ilha" conectaba con la calle de la Alegría, que es una de las principales vías como eje Norte-Sur, tal y como se había indicado en el apartado de la historia del desarrollo urbano de esta calle D. João IV. Pertenecía a la zona del Monte de los Congregados, por lo que su topografía con las cotas de altura, la sección longitudinal y transversal de la manzana mostraban el relieve accidentado de la misma. En la imagen Fig. | 94 | se aprecian las diferencias de nivel. Las alturas variaban hasta 20m, donde se podía apreciar el denominado Monte de los Congregados, punto más alto de la ciudad. Para visualizar con más claridad los desniveles de la manzana y apreciar el relieve accidentado del Monte de los Congregados se optó por recurrir a una imagen aérea de Fig. | 108 |. En la imagen inferior, la "ilha" se sitúa en una parcela a gran altura respecto a su lindante a Este, altura que se libra gracias a un gran muro.

La parcela presentaba un desnivel pronunciado marcado en su eje Este-Oeste de 2'80m en el primer corredor y 0,60m en el mismo eje en su segundo corredor. En su eje Norte-Sur el corredor principal se mantenía llano. Este ligero desnivel de la parcela contrasta con los desniveles existentes en la manzana.



Fig. | 108 | Vista aérea donde se aprecia el gran desnivel topográfico de la manzana donde se ubica la "ilha" Bela Vista, el Monte de los Congregados.

Los llenos de la manzana de la imagen Fig. | 95 | mostraban con mancha sólida lo edificado. La manzana estaba casi cerrada en su perímetro por edificación,

En la Fig. | 98 | del análisis de la "ilha" D. João IV, destacaba la diferencia de anchura entre el primer corredor y el segundo corredor. El primer corredor más ancho que el segundo.

La edificación presenta 42 células habitacionales y otra destinada a instalaciones sanitarias ver Fig. | 99 |. De las viviendas tan sólo 13 se mantenían ocupadas Fig. | 100 | en uso y a mayores dos de ellas permanecían inexistentes, dejando solo el espacio abierto. Los usos de la edificación, eran identificados como uso privado y uso comunitario. El uso privado era destinado a vivienda en trece unidades habitacionales utilizadas a día de hoy. El uso comunitario era identificado en cinco células, una destinada a instalaciones sanitarias y las otras cuatro células habitacionales transformaron su uso con el paso del tiempo. Dos de ellas se convirtieron en espacio abierto, pues ya no existía resto de la vivienda, y tan sólo permanecía el hueco de la misma. Las otras dos células funcionaban como almacén y sede de LABH Social.

Respecto a la ocupación Fig. | 100 | las 13 viviendas y las 3 células de uso comunitario correspondían al 37,20% de edificación ocupada frente al 62,80% que estaba desocupada. Se apreciaba el estado de las edificaciones en la Fig. | 101 | donde se manifestaba que la mayoría de las viviendas estaban parcialmente en buen estado. Es patente que las viviendas no habían sido recuperadas por el ayuntamiento de Oporto en un largo tiempo y que junto a su desocupación y abandono hacía que las viviendas tuviesen un aspecto poco cuidado. En la "ilha" era fácil identificar las viviendas ocupadas, se apreciaba en sus exteriores en los elemento colocados frente a sus casas y en el cuidado del espacio. Como se pudo apreciar en las imágenes Fig. | 110 | y Fig. | 111 |



Fig. | 110 |



Fig. | 111 |

Existen dos tipologías de vivienda una de PB y otra de PB+1 identificadas en la imagen Fig. | 102 | y definidas en la Fig. | 104 | y con mayor detalle en la Fig. | 106 |.

En la tipología de PB se aprovechaba el bajo cubierta para crear un dormitorio en altura. Las viviendas de PB+1 estaban orientadas a Sur, mientras que las de PB tenían fachada a Norte. La tipología de edificación se adaptaba a las diferencias de altura del terreno.

Las fachadas de las viviendas estaban compuestas por dos vanos por piso, como se pudo ver en la Fig. | 106 |. Las viviendas de PB en su fachada principal presentaban una puerta y ventana. En el caso de la hilada de viviendas en la parte Sur de la parcela, en su fachada posterior que funcionaba como muro de cierre de parcela presentaba dos pequeños vanos de ventanas que se apreciaban en la siguiente imagen de una de las viviendas en ruinas. Fig. | 112 |



Fig. | 112 | Vista desde el interior de la fachada posterior de una vivienda de PB, ahora en ruinas.

Delimitado por todas las fachadas antes comentadas, el espacio semipúblico espacio común a todos los habitantes de la "ilha" era representado en la imagen Fig. | 103 | como dos largos corredores de fácil acceso que mostraban una apropiación no agresiva de las zonas comunes como propias. La posición exterior de lavaderos, tendales y plantas entre otros, se entendía entre los habitantes como de uso de pleno derecho por lo que los conflictos entre vecinos no surgían en estos casos. Un espacio cuidado con límites marcados por los habitantes de forma pacífica que acotaba los frentes de fachada de las viviendas. No obstante como se podía apreciar en la imagen, existían zonas al fondo de los corredores cuya apropiación si generaba conflicto, ya que los habitantes de las últimas viviendas veían en los muros del final de corredor una prolongación de la propia fachada lateral de sus viviendas y nadie salvo ellos mismos necesitaba llegar tan al fondo del corredor. Cortarlo por lo tanto frente a su vivienda, era muy fácil y común, aunque no dejaba de provocar conflicto entre otros habitantes que si bien no usaban ese espacio de la "ilha", la consideran de bien común. "No es mío pero tampoco tuyo".

LAS VIVIENDAS

Los elementos interiores de las viviendas que destacaban eran, la mesa de comer que ocupa el centro de la sala y gran parte del espacio, un mueble para loza ocupando la pared de mayor dimensión repleta de piezas decorativas y el sofá. En algunos casos en la misma sala se situaba el frigorífico por no tener espacio en la cocina. Todas las viviendas presentaban imágenes de Santos, fotografías familiares, lozas decorativas, muñecos, colecciones diversas e imágenes y objetos relativos a los clubs de football. Una particularidad de estas viviendas era la sustitución de puertas por cortinas dado su reducido espacio en la apertura del vano interior. En algunas viviendas se situaba la cama en la sala, como en el caso de las viviendas de María Arminda y su hijo José Antonio, Domingos Aloíso y María Eugenia, que por comodidad dormían en planta baja.



Fig. | 113 | Interior de la vivienda Nº 39 propiedad de María Arminda y su hijo José Antonio.

En el caso de las viviendas de dos pisos, las camas ocupaban casi toda la superficie de la habitación complicando el acceso a la ventana.

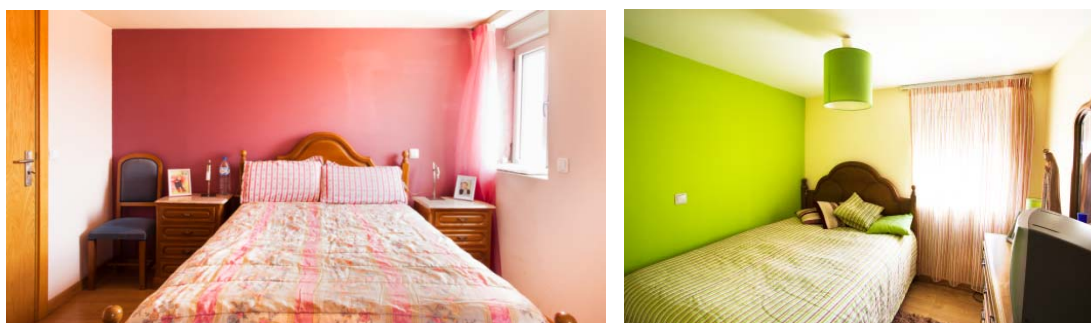


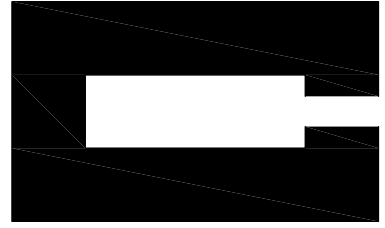
Fig. | 114 | Interior de la vivienda Nº 43-44 de Antonio Pinto.

Muchos de los habitantes nacieron en la "ilha" Bela Vista, en la casa que ya perteneció a sus familiares de anteriores generaciones. O comenzaron a vivir en ella

cuando se casaron con uno de los habitantes de la "ilha". En las 12 viviendas habitadas vivían 21 personas, diez hombres y once mujeres. La mayoría de los habitantes tenían más de 70 años, la más joven tenía 15 años y la de mayor edad tenía 85. De los habitantes 14 eran pensionistas, 2 desempleados, 1 estudiante y 4 eran trabajadores. Sus profesiones estaban ligadas a la industria, al textil y al servicio de limpieza. La mayoría completó la cuarta clase antigua y sólo 2 habitantes no fueron a la escuela, 1 de ellos aprendió a leer y escribir con sus familiares. En la "ilha" existía variedad de profesiones, modista, zapateros, mecánicos, carpinteros, pintores, entre otros.



Fig. | 115 | Interior de otras dos viviendas.



5.3.2| "ILHA" AVDA. DE FERNÃO DE MAGALHÃES, Nº21

HISTORIA

La "ilha" Fernão Magalhães nº21 se situaba en la parroquia de Bonfim en la antigua calle *Rua Nova de Montebelo* que después pasó a ser denominada Avenida de Fernão de Magalhães. Esta avenida surge en 1903, según Pinto (2011) "(...) entre o novo tramo noroeste da rua de Barros Lima e a recém aberta rua Nova de São Crispim, que fazia ligação ao moderno largo Rainha Dona Amélia" (p.143).

La "ilha" surgía en relación a la construcción y actividad de las dos grandes fábricas de hilado y tejidos de algodón en el área del Campo 24 de Agosto. La más antigua (1863), propiedad de la "*Companhia Fiação Portuense*", estaba compuesta por dos construcciones: "uma, apalaçada, à frente da rua, e onde estão os escriptórios, armazéns, etc.; outra, ao fundo de um campo ajardinado, e que é a fábrica propriamente dita" (Pinto, 2009, p. 233).

La segunda, pertenecía a la "*Companhia de Fiação e Tecidos do Porto*", que había sido fundada en 1875 y revelaba un menor cuidado en las condiciones de trabajo de sus trabajadores, reconocida por Pinto cuando refiere, "insupportavel ar que se respira" (2009, p. 233). Situada en la imagen Fig. | 116 | más hacia Norte.



Fig. | 116 | Vista aérea de la zona del Bonfim en 1939-1940.

Imagen de la Fábrica de *Fiação e Tecidos do Porto* a Norte, cercana a ésta se encuentra la "*Companhia Fiação Portuense*" compuesta por dos edificaciones, ambas construcciones con acceso desde la Avenida Fernão de Magalhães. Al Sur de la imagen se localiza la Junta de la *Freguesia do Bonfim* en el Campo 24 de Agosto.

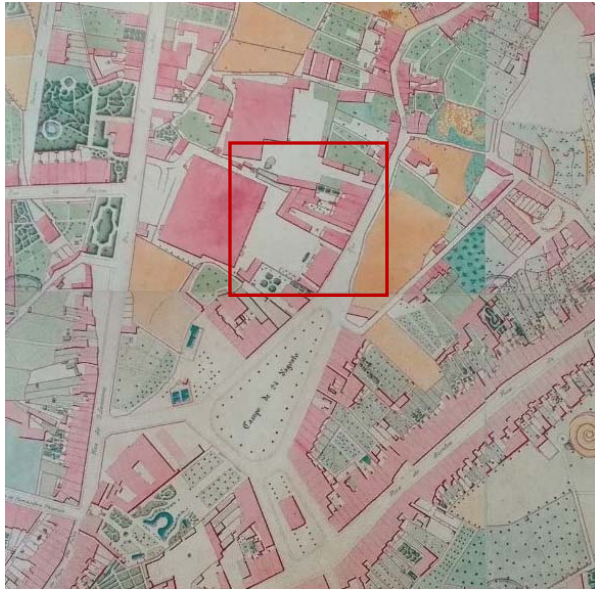


Fig. | 117 |



Fig. | 118 |

Fig. | 117 | Planta en 1892, donde aparece la "ilha" con acceso directo a la fábrica "Companhia Fiação Portuense".

Fig. | 118 | Ampliación de la zona de la "ilha".

En el censo Industrial de 1881 constaba que en las dos empresas habría empleadas en ese momento unas 530 personas. Siendo la mayor parte de los que allí trabajaban mujeres, con un total de 332. Aparte de las personas censadas en las propias fábricas existía una inmensa cantidad de telares clandestinos promovidos por los fabricantes que se expandían a lo largo de todas las calles aledañas. Como cita Pinto (2009), "na freguesia do Bonfim ha ruas e ruas em que cada casa é uma officina" (p. 234).

Estos pequeños talleres favorecían a las grandes fábricas ahorrándole costes en el pago de la contribución industrial, que era abonado según unidad de telar catalogado en el inventario de cada fábrica. Los talleres de telares se formaban dentro de las propias viviendas donde toda la familia colaboraba en la fabricación de telas, "o pai e os filhos maiores tecem, as crianças enchem as canellas, as mulheres fiam e dobam" (Pinto, 2009, p. 234).

Este sistema doméstico fue incluido en el censo Industrial por António da Silva Pereira de Magalhães, propietario de la Fábrica de Asneiros. La fábrica de hilo había sido creada en 1850 y tenía una oficina anexa de tejido manual que trabajaba desde el inicio del siglo XIX, la cual fue considerada como la más antigua de la ciudad. Según descripción de Pinto (2009), "Em Asneiros trabalhavam 161 pessoas, sendo que aquí a maioria era masculina, a idade mínima 8 anos de idade e as mulheres eram todas analfabetas e os homens "quasi todos" (p. 234). Fuera de la fábrica, António Magalhães asumía la existencia de 229 telares trabajando directamente para él y otras varias centenas indirectamente, lo que lo volvía en el "maior entre os muitos que d'esta forma fazem funcionar a tecelagem manual no Porto" (Pinto, 2009, p. 234).

Se trataba de un panorama marcado por condiciones inaceptables en nuestros días, pero que tienen que ser comprendido en su época. Las condiciones de trabajo eran perfectamente explicadas por Pinto (2009) en su artículo *"Duas famílias de tecelões na geografia social do Porto Oitocentista"* donde describía sus condiciones de trabajo e identificaba las industrias textiles de entre todas las industrias, como aquellas a las que sometía al operario a las condiciones más difíciles. En la descripción del interior de la fábrica con palabras de Grave (1903) citado por Pinto (2009),

(...) as máquinas rugiam a todo o vapor, abrindo e fechando os seus peitos de ferro com ruído; os motores de aço polido rodavam vertiginosamente, numa grande cintilação de metais; as correias faziam ranger os travejamentos, e os teares, no seu bater cadenciado, enchiam dum barulho permanente os longos com partimentos das oficinas. (p. 234)

Era tal la importancia de las fábricas de tejidos en el desarrollo de Oporto que durante la visita de D. Pedro II, emperador de Brasil en 1872 a Oporto, este realizó una visita a dichas fábricas tal como consta en el cuaderno de *"Viagem dos Imperadores do Brasil em Portugal"*, publicado pela Imprensa da Universidade de Coimbra no ano 1872. También se encuentran referencias en el periódico *O Comércio do Porto*, en 1864, a la condición social que la propia fábrica y su entorno generaba en la ciudad, *"... aquela fábrica, criada pelos esforços dos industriais, é um novo elemento de força e de vida para a indústria portuense"* (Figueiredo, 2010).

En una imagen posterior Fig. | 118 | de 1892 se percibe con claridad que la "ilha" formaba parte de las edificaciones de la fábrica, tenía acceso directo a la misma, lo que indica que ha sido construida para dar servicio habitacional a los operarios de la fábrica. En la imagen se aprecia que en aquella época los límites de la parcela en los que se inscribía la "ilha" eran diferentes a los actuales. El lateral de la parcela donde se construyó el acceso a la fábrica era prolongado hasta la calle de forma continua, alineado con la edificación existente conteniendo dentro de los límites de la "ilha" todas las edificaciones desde el acceso a la calle, de manera lineal. Actualmente ese alineamiento se ha quebrado a la altura del acceso a la fábrica quedando la edificación que da a la calle fuera de los límites de la "ilha".

En este entorno anteriormente descrito y dentro del propio ámbito de la fábrica apareció la "ilha", como lugar de residencia de vivienda operaria. Su ubicación céntrica entre las dos fábricas Companhia de Fiação e Tecidos do Porto. 1875 y Companhia Fiação Portuense 1863 constituía una localización cercana a aquellos trabajadores que en ellas trabajaban.

En la imagen Fig. | 117 | se puede visualizar el acceso a la "ilha" y el edificio de la *Companhia Fiação Portuense* dedicada a fabricar textiles mediante el hilado y el tejido, incluyendo el teñido de los materiales.



Fig. | 119 |



Fig. | 120 |

Fig. | 119 | Fachada de la "ilha" en 1900.

Fig. | 120 | Interior de la "ilha" en 1974. Muestra la chimenea de la fábrica que por su cercanía parece formar parte de la "ilha".

La "ilha" se desarrollaba en torno a un patio como se aprecia en la imagen Fig. | 120 | Se distribuía en dos bloques adosados a los límites de la parcela. Un bloque totalmente lineal con viviendas en altura y el otro bloque quebrado. Este último bloque presentaba la edificación de fachada de la "ilha" que daba a la Avenida Fernão de Magalhães de PB+1, posteriormente presentaba viviendas de PB y en el tramo final de la parcela después del antiguo acceso a la fábrica, viviendas en altura. Entre las viviendas de diferente tipología, de PB y las de viviendas en altura, se quebraba el límite de la parcela, dando lugar a un lavadero como punto céntrico del patio. El límite de la parcela que configuraba el acceso a la fábrica desde la "ilha" había sido modificado. En la imagen de la *Carta topographica da cidade de Porto* levantada por Telles Ferreira en 1892 mostrada en la Fig. | 121 | la "ilha" presentaba una zona sin edificación que correspondía al área destinada al paso entre el pozo de la "ilha" y el acceso a la fábrica, convirtiéndose en una construcción que ahora pertenecía a la parcela lindante a la "ilha".



Fig. | 121 |



Fig. | 122 |

Fig. | 121 | "ilha" en 1892, recorte de la planta de Telles Ferreira.

Fig. | 122 | "ilha" en la actualidad.

LA ILHA ACTUAL

La "ilha" se localizaba con acceso desde la Avenida de Fernão de Magalhães. Su construcción se realizó a la vez que sus dos viviendas principales con fachada a la calle, según Fig. | 123 |. Es una muestra de que la relación entre la "ilha" y la calle podía tomar diferentes formas.

Las "ilhas" comenzaron a edificarse en las traseras de los edificios burgueses con acceso a través de un corredor en túnel o su acceso era realizado a través de una puerta considerada ya en fachada. Cuando se construía a la vez que la vivienda burguesa ó como el caso de estudio anterior, el frente del edificio no ocupaba todo la parcela, el acceso era realizado mediante un corredor a cielo abierto. Otra opción como es este caso, podía ocupar toda la parcela, llegando a la calle, sin otro edificio frente a ella. Su fachada podía ser simplemente una pared donde se abría una puerta para la "ilha" ó como en este ejemplo, podía tener una fachada más elaborada, girando sus dos primeras viviendas hacia la calle. Señalizando claramente su entrada y dando un nombre a la "ilha", este tipo de acceso es característico de las últimas fases de construcción, como afirmación de vivienda legítima.

El acceso a la "ilha" se realizó a través de un portón metálico colocado entre las viviendas principales. Este portón era ciego en su parte inferior y abierto en la parte superior. Podía permanecer entre-abierto o cerrado y permitía la vista al interior pero condicionaba la entrada. Los nuevos modos de vida hacían que este portal fuese cerrado con llave todas las noches, mientras que anteriormente esto no era necesario. La "ilha" permanecía continuamente accesible, sólo era necesario un acto de voluntad para girar el tirador y poder entrar. Según contacto informal con una de los habitantes, el portón actual fue colocado hace solamente ocho años.



Fig. | 123 | Imagen de la fachada de edificaciones de acceso a la "ilha".

El límite de entrada a esta "ilha" estaba muy claro, no como en muchas de las "ilhas" visitadas. La solera de acceso a la "ilha" y la entrada, coincidían en el portón y en el umbral de la puerta. Esto ayudaba a definir perfectamente el espacio de la "ilha" y convertía a la solera en el espacio límite de la ciudad.



Fig. | 124 | Portón de acceso a la "ilha".



Fig. | 125 | Vista desde la solera.

Después de traspasar el portón, se encontraban a ambos lados las escaleras. La escalera derecha daba acceso a las viviendas situadas en el piso superior y a la vivienda que daba hacia la calle. La escalera situada a mano izquierda de la entrada, daba acceso sólo a la vivienda en planta primera de la edificación que tiene fachada a la Avda. Fernão de Magalhães.

A primera vista, al entrar en la "ilha" llamaba la atención diferentes aspectos, de este caso de estudio. Contrasta la gran diferencia de escala del Hotel y edificaciones colindantes, que hacía sentir aquel espacio pequeño, sensación que se acentuaba con la pequeña escala de las viviendas. La ropa colgada en el tendal sobre el acceso a la "ilha", a modo de guirnalda, le proporcionaba a la "ilha" un aspecto festivo. El cuidado de la belleza de la "ilha" se apreciaba en las macetas con plantas y en la limpieza de pavimentos. Aquel espacio era acentuado por el ritmo marcado por las vigas voladas de piedra que realzaban la profundidad y la perspectiva, ayudada por el voladizo y la barandilla.

Toda esta mezcla de características y que la "ilha" cumpliera con todos los requisitos anteriormente descritos para ser caso de estudio, dieron como resultado, elegir esta "ilha" como caso de estudio. Además como se verá a lo largo de la descripción de este caso, la información facilitada por la Sra. Marília actual habitante de la "ilha" ayudó a un mejor entendimiento del uso del espacio.

Respecto a la configuración de la "ilha", ésta se distribuía alrededor de un patio. Este patio se percibía como dos rectángulos, uno más estrecho en el acceso a la "ilha" y

uno posterior más ancho, aunque en realidad no es geométricamente regular. En torno a este patio, (espacio común de la "ilha"), se encontraban distribuidas las viviendas, como límite del patio. Se distribuían adosadas a los límites de la parcela, de forma lineal en dos bloques, uno de dos pisos y el otro de uno y dos pisos. Ambos bloques de viviendas estaban unidos por otro que albergaba las instalaciones sanitarias. Las fachadas principales daban al amplio patio interior donde se desarrollaba la vida en comunidad de los habitantes.

La comunidad en la "ilha" se configuraba en el patio como palco de la vida cotidiana. No era raro ver las puertas de las viviendas abiertas al patio, para que entre luz y aire al interior. Las puertas solo se cerraban cuando el habitante quería intimidad. El pequeño espacio de la vivienda, diseñado para comer y dormir, pues el resto era trabajar, transportaba la vida para el espacio común.



Fig. | 126 | Vista desde el patio, se visualizan los baños que unen los bloques de viviendas.

Este espacio patio, debido a su configuración cerrada sobre sí mismo y su casi impenetrabilidad por parte de extraños, constituía una bolsa de sociabilidad, de seguridad y sosiego en un espacio que estaba como fuera, pero dentro de la ciudad. El límite físico que los separa y ayudaba a aislarlos era tan sólo el portón. Aunque antes, existían muchos más límites no físicos que los separaba de la "ciudad" que todavía persistían a día de hoy.

Como relataba Sra. Marília (la habitante de la casa de mayor calidad de la "ilha"),

cuando era joven, no podía decir que vivía allí, ya que si no, no le permitían estudiar en el colegio porque estaba mal visto vivir en una “ilha”. A pesar del buen ambiente que se respiraba en la “ilha” los propios habitantes, ocultaban vivir en la misma. La propia Sra. Marília destacaba que muchas generaciones fueron educadas en la propia “ilha” por los propios habitantes. *“El buen hablar, la ayuda y el respeto a los demás quedaba patente en todos los jóvenes”*. La primera lección enseñada era que allí *“todos eran una familia”*. Lo que relataba la Sra. Marília demostraba las relaciones sociales próximas a nivel de vecindad y que la autora ha podido vivir y percibir en primera persona en el lugar. Esta vecina describía el modo de vida cotidiano de los habitantes. Un modo de vida que transcurría entre un sentido de comunidad muy fuerte, que generaba que unos cuidaran de los otros, así como el hecho de compartir tareas o servicios entre la comunidad. Este sentido de comunidad quedaba especialmente patente durante las festividades de los Santos y sobretodo de San Juan. En estas fiestas se realizaban bailes donde los propios vecinos cantaban, tocaban instrumentos, adornaban la “ilha”, realizaban cenas para todos, entre otras actividades. Las puertas de la “ilha” siempre permanecían abiertas, por lo que si se acercaban extraños, el sentido de comunidad era tan patente que el forastero pronto se sentía fuera de lugar y acababa marchándose. La Sra. Marília recalca que en esta “ilha” siempre había habido muy buen ambiente y salvo algún conflicto por ruidos o juegos de niños al balón, que acababan con algún desperfecto, no había habido nunca problemas serios entre los habitantes. Si alguien enfermaba no se hablaba alto y se tenía mucho respeto por las personas convalecientes y por los más ancianos. Como ella dice *“Si uno enfermaba todos le ayudaban, uno nunca estaba solo”*. En ocasiones cuando en una vivienda se realizaba una gran comida y sobraba de ella se ofrecía un plato a los vecinos. Existían y todavía existen muestras de solidaridad identificadas en esta “ilha”. Esta es una de las características que identifican socialmente el espacio “ilha”.



Fig. | 127 | Baños y escaleras en el fondo de la parcela.

Además, en este espacio se presentaban elementos que la identifican como

construcción característica. En la imagen Fig. | 127 | se podían apreciar varios de ellos.

Un elemento que aparecía en este patio y es común en la mayoría de las "ilhas" visitadas, son unos elementos para aprovechamiento del agua, similares a fuentes, que recogían el agua de pluviales o grifos sobre pilas de piedra. Estos elementos ayudaban a recoger y a aprovechar el agua ya que muchas de las "ilhas" fueron construidas sin sistema de abastecimiento de agua.

Otro elemento constante en las "ilhas" visitadas y que se visualiza en la imagen anterior Fig. | 127 | son los baños de uso común. Los baños comunes eran uno de los elementos que más tipifica a las "ilhas" de Oporto como construcción urbana diferenciada. Todas las "ilhas" visitadas tenían baños colectivos, utilizados en mayor o menor medida, presentando diferentes configuraciones y usos. Como muestra la imagen Fig. | 128 | y Fig. | 129 | se presentaban como una serie de puertas estrechas de madera, cada una conducía a un cubículo de cerca de un metro de profundidad por un metro de ancho, albergando cada uno una ducha y un inodoro colocados alternadamente. Las instalaciones sanitarias comunes a todas las viviendas se distribuían a razón de una ducha para cada diez habitantes y un inodoro para cada cinco, motivo por el cual se encuentran baños en el fondo y en la mitad de la "ilha", que cubrían las necesidades de todas las viviendas. Las instalaciones de baños comunes ya no servían a todas las casas, porque algunas de ellas ya construyeron un baño en su interior, obras realizadas por el propio inquilino o propietario. Pero en esta "ilha" las instalaciones sanitarias colectivas servían a muchas casas siendo así un espacio compartido en el seno del espacio común de la "ilha".



Fig. | 128 |

Fig. | 128 | Baños situados en la mitad de la "ilha".



Fig. | 129 |

Fig. | 129 | Baños situados al final de la "ilha".

Adosados a los baños situados a la mitad de la parcela y en el patio que daba acceso a las diferentes viviendas, se situaban dos grandes lavaderos o tanques que daban servicio a la comunidad, reflejados en la imagen Fig. | 130 | Y Fig. | 131 |. Estos tanques colectivos no sólo eran el lugar donde se lavaba la ropa, sino también era un lugar de sociabilidad entre vecinos y vecinas. Las vecinas solían clarear la ropa en la hierba que

cubría el espacio interior de la "ilha". Ahora la ropa no se pone a clareo y el espacio interior que antes estaba cubierto por hierba se había cimentado. Antiguamente ningún vecino se podía molestar si se ponía a clarear la ropa frente a su casa, pues era y es un espacio común de la "ilha".

Según lo relatado por la vecina de la "ilha", la Sra. Marília, el tanque de agua que poseía una bomba de hierro y manivela, daba servicio al lavadero común. Se llenaba el lavadero de agua y hasta que el agua no estaba sucia no se cambiaba. En esa misma agua lavaban la ropa todos los vecinos. Esto cambió con el paso del tiempo y las nuevas costumbres higiénicas cuando empezaron a utilizar cada uno su barreño y a lavar independientemente. El agua del lavadero es agua "saloba", un tipo de agua que presenta unas características especiales a pesar de no ser de uso potable. Esta agua sale templada en invierno facilitando el lavado (aunque la adherencia del jabón a la prenda no era buena) y salía fría en verano, siendo utilizada para más labores que el lavado, toda la comunidad enfriaba las bebidas allí en verano.



Fig. | 130 |



Fig. | 131 |

Fig. | 130 | Tanque de agua, vista hacia el fondo de la "ilha".

Fig. | 131 | Tanque de agua, vista hacia el acceso a la "ilha"

El uso común del agua estaba también en la base de otro elemento representado en todas las "ilhas" visitadas y concretamente acentuado en esta. Se trata del uso de secaderos o tendedores. En esta "ilha" todo el espacio común se llena de tendedores o diferentes elementos eran utilizados como secaderos. Estos tendales para secar ropa eran de varios tipos, se presentaban en todas sus variedades: existían secaderos compuestos de cuerdas ancladas de fachada a fachada entre viviendas diferentes, cuerdas sustentadas por palos anclados a fachadas, secaderos horizontales extensibles o no, secaderos sobre los dinteles de las puertas de acceso a las viviendas, un secadero que se prolongaba longitudinalmente como era la barandilla del piso superior, entre otros.

Los tendales llenaban el espacio común, eran elementos que definían los límites entre cada vivienda y también convertían la "ilha" en un escenario continuo, dependiendo la hora y parte del día transforman las luces y sombras de la "ilha".

En las imágenes siguientes se apreciaban las diferentes vistas de tendedores en uso. En el tendal daban cabida múltiples elementos desde textiles, paraguas, bolsas mojadas... Como se podía apreciar en la imagen, las fachadas se vestían de ropa mojada.

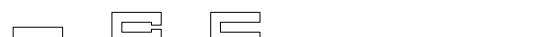




Fig. | 132 | | 133 | Vista hacia el cielo en el acceso a la "ilha".



Fig. | 134 | | 135 | Diferentes tendales

En la "ilha" de Fernão Magalhães se apreciaba mucho cuidado en el espacio común por parte de la mayoría de los vecinos. Su esmero por mantener la "ilha" limpia y decorada con plantas o elementos "decorativos" hacía patente su cuidado.

El espacio común era cuidado, aunque cada habitante robaba un poco de espacio frente a su vivienda para colocar algún lavadero, algún mueble de almacenaje exterior, o se sacaba algún elemento de mobiliario interior al exterior.

Los habitantes tendían a reconocer la zona frente a su vivienda como suya, como propia, mientras que otros seguían creyendo que todo el espacio es de todos. En alguna ocasión otros espacios comunes habían sido apropiados por los vecinos de la "ilha". Según relata la Sra. Marília vecina de la "ilha", algún vecino se había apropiado de los baños en desuso utilizándolos como almacén o trastero privado, lo que ha traído disputas en la comunidad. Las viviendas en planta baja, entendían que la zona que estaba frente a su casa era suya y aunque así lo hacían percibir a los demás, todos eran conscientes de que el espacio era de todos. Cada vecino tenía derecho a la solera frente a la puerta pero el resto era común. A pesar de ello la zona frente a cada vivienda era delimitada y marcada por los habitantes para su uso personal. Cada habitante tenía sus propias marcas de apropiación del espacio que convertían el espacio "semi-público" en "semi-privado". Se utilizaban elementos delimitadores como macetas de plantas, mobiliario, tendales, entre otros.

Hay que destacar que dentro de la comunidad existían lógicas de auto-organización ya que los límites (aunque a veces no fuesen físicos) eran fáciles de percibir por la comunidad. La Sra. Marília explicaba cómo se delimitaba cada zona "semiprivada" en el caso de las viviendas situadas en planta alta. En los pisos superiores los límites de las viviendas se marcaban con las juntas de la solera de piedra. Como se podía apreciar en esta imagen de la vivienda de la Sra. Marília Fig. | 136 | su tendal no sobrepasaba el límite identificado en el pavimento. Además este espacio era responsabilidad de cada habitante quien lo mantenía en buen estado, limpio y sin obstáculos para que cumpla su función como circulación a las demás viviendas.



Fig. | 136 | Acceso a la vivienda de la Sra. Marília

Estas marcas y apropiación del espacio solían ser de un modo pacífico, no solían ser de un modo agresivo. Aunque en la comunidad existía algún ejemplo de apropiación que generaba conflictos, como el de la vivienda del final del bloque derecho Fig. | 137 |. Esta vivienda se apropiaba del espacio común, sacando al exterior armarios, utilizando el final del patio como trastero e incluso cerrando el paso a las dependencias que antes eran instalaciones sanitarias.



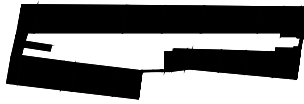
Fig. | 137 | Acceso a la vivienda del final del bloque derecho.

La colocación de los elementos utilizados como delimitadores, generaba en ocasiones pequeños conflictos. En esta "ilha" había cinco viviendas ocupadas por miembros de la misma familia, generando grandes zonas que parecen pertenecer a la familia y que delimitan como un todo. Otro de los problemas que se generaban en la vida de comunidad dentro de la "ilha" era la división de los pagos de los servicios comunes al propietario. El servicio de agua potable, se suministraba a través de un solo contador, siendo el cargo pagado por el propietario, que repercutía el importe en la parte proporcional correspondiente a cada vivienda en el recibo mensual. En el caso de las instalaciones sanitarias comunes, el agua era fría, posteriormente se colocó calentadores de gas, de modo que cada propietario llevaba consigo su propia bombona en el momento del baño. Así se regulaba el gasto común de agua ya que si derrochaba agua, se derrochaba gas. Sin embargo existía más conflicto con el gasto de agua imputado a cada vivienda, ya que familiares de los habitantes que allí vivían traían sus ropas a lavar o por otros motivos similares, las discrepancias entre lo que gastaban unos y gastaban otros, generaban motivos de discusión. Aún así esta "ilha" de morfología "patio" destacaba por el buen carácter y la amabilidad de sus habitantes. Varios vecinos abrieron las puertas de sus casas de par en par y se ofrecieron a ayudar. En esta "ilha" no faltaba quien se hiciese cargo de un bebé ni quien ofreciese un plato de comida.

ANÁLISIS" ILHA" AVDA. DE FERNÃO MAGALHÃES, 21.

■ LLENOS

Fig. | 142 |



■ VACÍOS

Fig. | 143 |



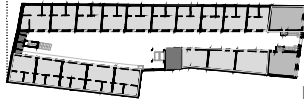
USO

- Uso Comunitario
- Uso Privado
- Uso Comercial

Fig. | 144 |



P. alta

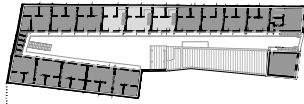


P. baja

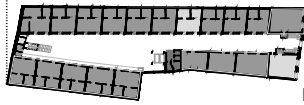
OCUPACIÓN

- Ocupado
- No ocupado

Fig. | 145 |



P. alta

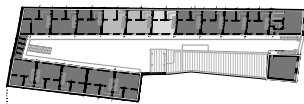


P. baja

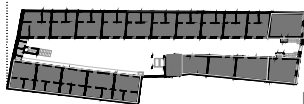
ESTADO

- Buen Estado
- Parcialmente en Buen Estado
- Mal Estado

Fig. | 146 |



P. alta

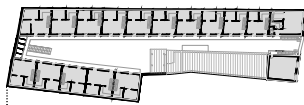


P. baja

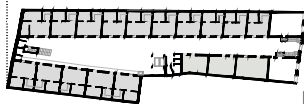
TIPOLOGÍA

- P.B.
- Vivienda en altura

Fig. | 147 |

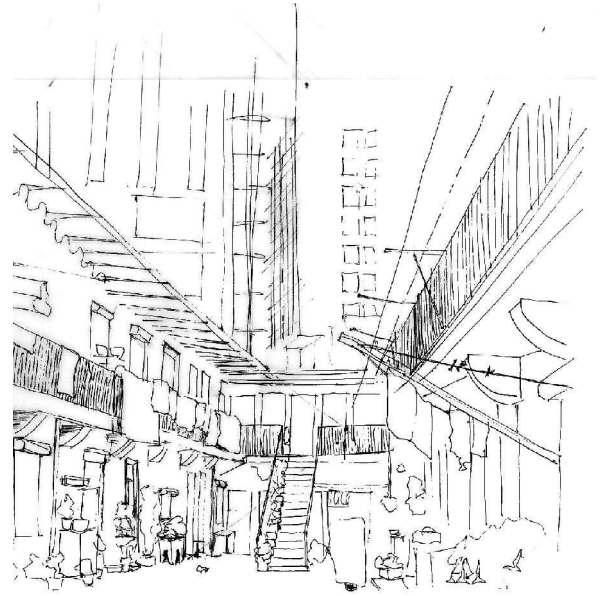


P. alta



P. baja

Plantas 1, 2 10



Vista hacia el final de la ilha



Vista hacia el acceso de la ilha

USO DE LOS ESPACIOS COMUNES

- Espacio de estar exterior Semi-Público
- Espacio apropiado de forma conflictiva
- Circulación
- Voladizo
- ▲ Secadero vertical
- ▬ Secadero horizontal
- Armario - mobiliario exterior
- Jardineras
- Plantas y Jardín
- Lavaderos
- Abastecimiento de agua
- Recogida de agua pluvial

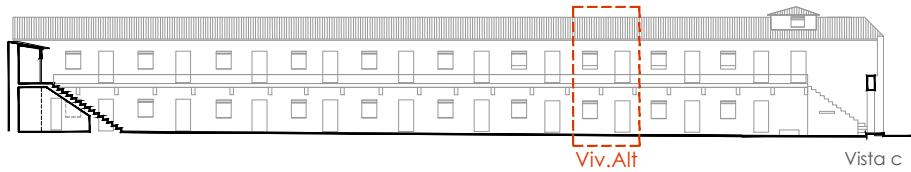


Fig. | 148 |

Planta 1 2 10



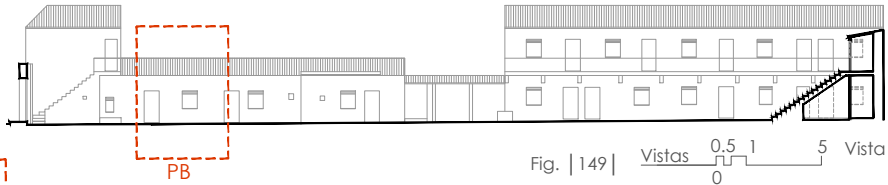
Vista a



Vista c

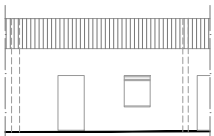


Sección b-b

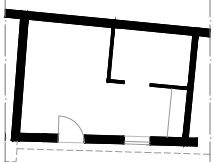


PB

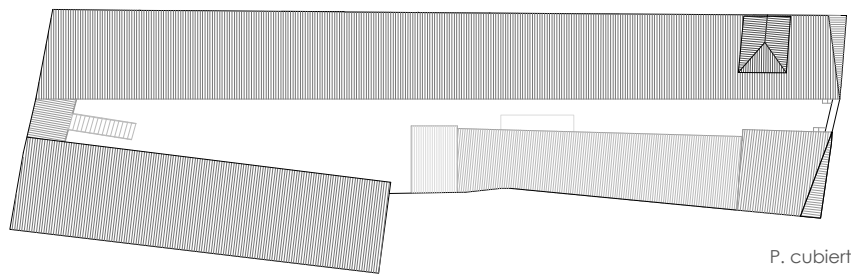
Fig. | 149 | Vistas 0 0.5 1 5 Vista d



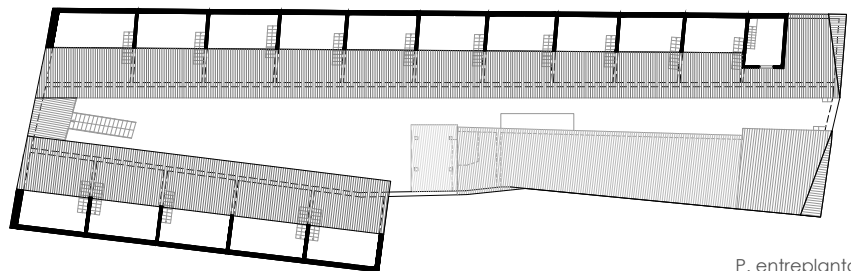
Vista Frontal



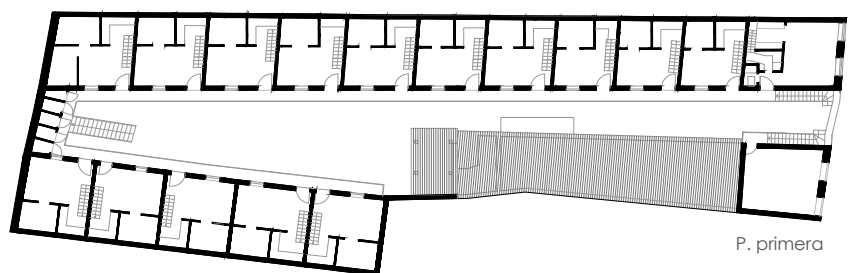
Planta Baja
Tipología PB



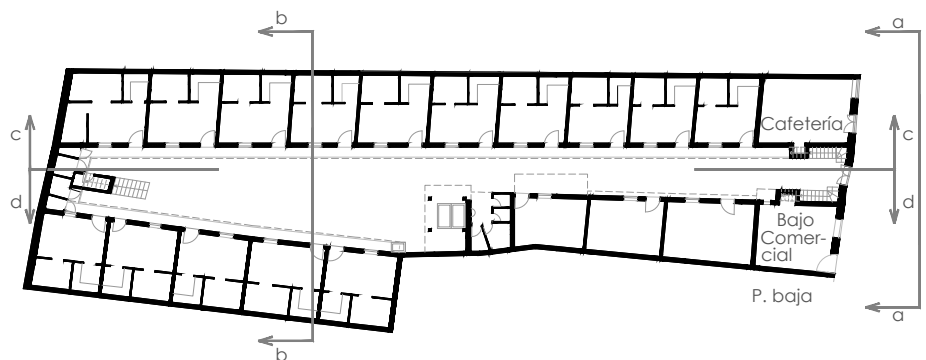
P. cubierta



P. entreplanta

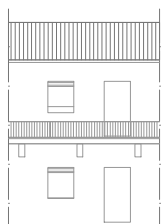


P. primera

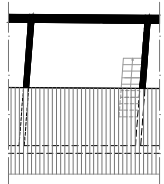


P. baja

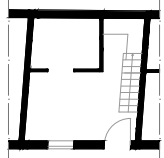
Fig. | 150 | Plantas 0 1 2 10



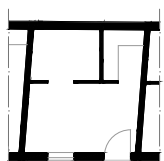
Vista Frontal



Aprovechamiento
Bajo Cubierta



Planta Viv. en P1°



Planta Viv. en PB

Tipología vivienda en altura

Fig. | 151 | Tipologías 0 0.5 1 5

El diagrama interpretativo Fig. | 152 | representa el transcurso de espacios en la "ilha", del espacio público de la calle, al espacio privado íntimo donde se habita. Entre ambos existe el espacio semi-público, espacio privado pero con acceso público y el espacio semiprivado, frente a cada vivienda que es semipúblico pero es marcado como privado por la apropiación y por el cuidado de sus utilizadores.

Existen marcaciones que generan conflictos en el final del patio, ya que todas las personas tiene derecho a ese espacio, sin embargo es apropiado y marcado como semiprivado por algunos de sus habitantes.

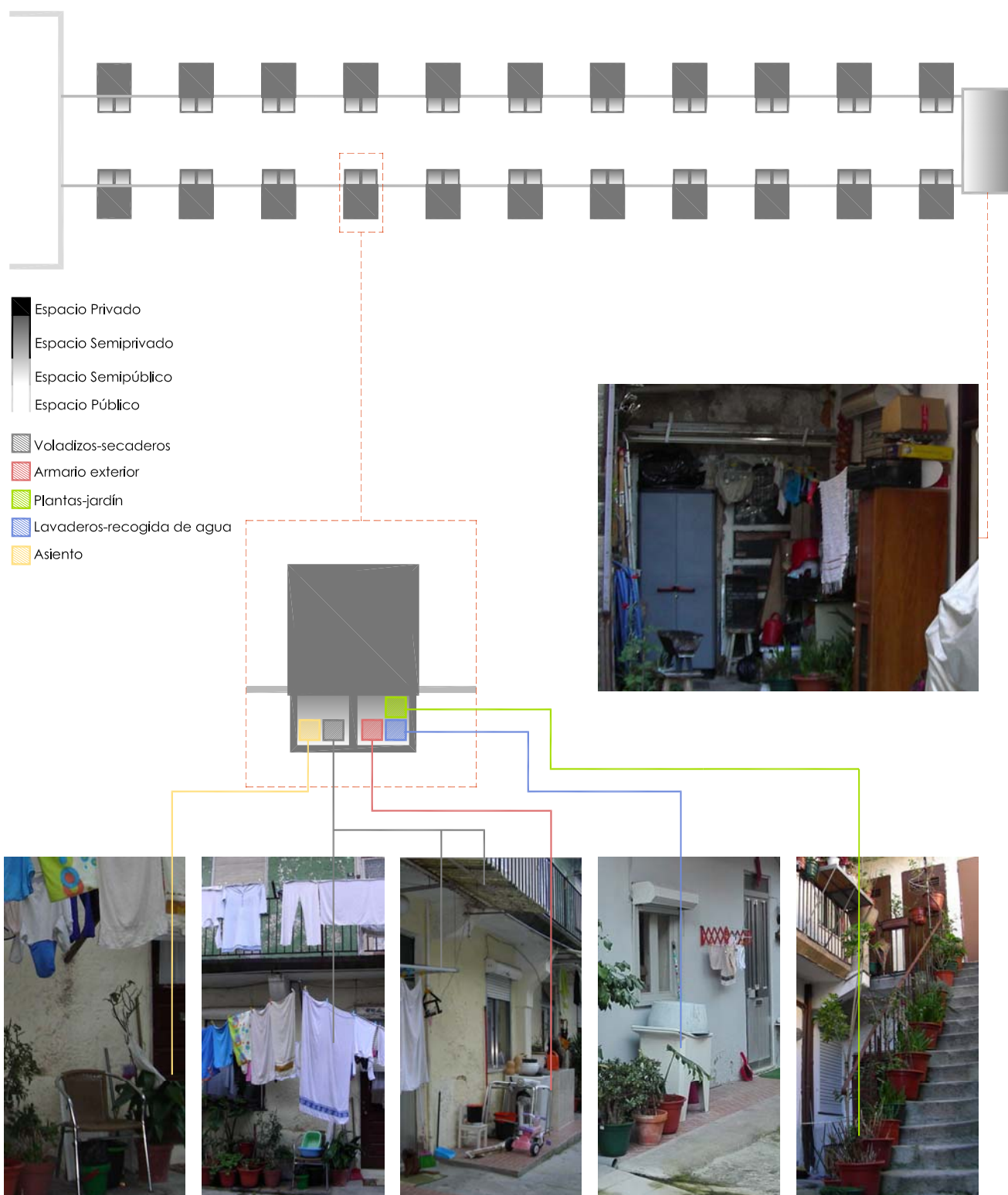


Fig. | 152 | Diagrama interpretativo del transcurso entre los diferentes espacios de la ilha. Espacio público, espacio semipúblico, semiprivado y privado.

La localización en Oporto de la "ilha" Fernão de Magalhães venía definida en la figura Fig. | 138 | se localizaba concretamente en la Avenida Fernão de Magalhães, número 21. Esta avenida era una vía principal que unía el centro histórico con la periferia de la ciudad, uno de los ejes principales al Norte del país, eje de salida hacia Maia, Braga, Guimarães y Vila Real, la nacional N105. La "ilha" se situaba cerca del centro histórico de la ciudad, en línea recta a menos de 1000m de la Câmara Municipal, donde en sus alrededores se localizaban las calles más dinámicas de la ciudad, a menos de 100 metros del Campo 24 de Agosto. La "ilha" estaba ubicada en una zona de crecimiento y expansión de la ciudad definida por Oliveira (2007) como la expansión de 1892. Esta expansión y crecimiento de la ciudad había hecho que la localización periférica de la "ilha" pasase a convertirse en un lugar central en el contexto urbano y por tanto muy valioso en la bolsa de mercado de los suelos y de los sitios.

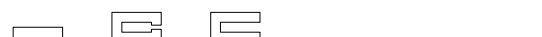
La manzana donde se situaba mantenía una pendiente ascendente hacia Norte del 4,3 %. La diferencia de cota entre el extremo Norte de la manzana y el Sur era de 18m de altura. En la imagen Fig. | 139 | se apreciaban las cotas de nivel. La mancha edificada venía definida en la imagen Fig. | 140 |. En esta imagen se podía observar grandes manchas de edificación, con parcelas de gran dimensión. Comparando la imagen de una vista aérea actual Fig. | 153 | y la imagen de la planta de Teles Ferreira de 1892 Fig. | 117 |, se apreciaba que estas parcelas de gran tamaño pertenecían a las parcelas de las fábricas, y la zona Sur de la manzana eran grandes parcelas agrarias que en 1892 estaban sin urbanizar.



Fig. | 153 | Vista aérea de la manzana donde se localiza la "ilha".

En la imagen Fig. | 141 | se identificaba las alturas de las edificaciones que contiene la manzana. En esta imagen destacaba la altura del gran Hotel Vila Gale que afectaba negativamente de varias formas a la "ilha". En su día a día afectaba a la vida en la "ilha" ya que debido a su altura, la sombra del Hotel inundaba de tarde la "ilha", dando lugar a tardes de invierno muy frías. Además, debido a que la "ilha" se encontraba entre este hotel y el hostel Residencial Monte Carlo, estos equipamientos de alojamiento turístico afectaban negativamente a la "ilha" elevando el precio del valor del suelo.

El área construida correspondía al 69,76% de la parcela. La parcela tenía un máximo



de aprovechamiento construido en su perímetro, dando cabida en esta superficie a treinta y cinco viviendas. La mancha de lo edificado representado en la Fig. | 142 |. Resaltaba en esta figura la edificación en el perímetro del patio central, exceptuando la que era zona de acceso de la "ilha" a la fábrica, retranqueada respecto a la original y ahora cerrada por un muro.

La superficie de vacío correspondía al 30,24%, venía representado en la imagen Fig. | 143 |. El vacío era un patio que permitía que entrase luz y ventilación a las viviendas en forma de punta de flecha o en "V" esta forma en planta acentuaba la perspectiva de las vistas de la "ilha", ver imagen Fig. | 154 |. La mancha del vacío presentaba tres elementos sustraídos, que son las tres escaleras existentes en la "ilha". Estas escaleras se situaban al inicio y al fondo del patio y daban servicio a las plantas altas facilitando su acceso desde el patio. Parte del vacío del patio era cubierto por la prolongación en voladizo de la cubierta, para evitar que los vecinos caminasen bajo la lluvia.



Fig. | 154 | Vista hacia el portón de acceso a la "ilha".

Existían tres usos diferentes en la "ilha", el uso comercial en los dos bajos de las viviendas de fachada a la Avenida Fernão de Magalhães, el uso privado en las viviendas de planta baja y planta única en altura y, por último el uso comunitario que refiere a las instalaciones sanitarias identificados en la Fig. | 144 |.

Esta "ilha" se mantenía en un alto grado de ocupación, tan solo cuatro viviendas y un bajo comercial no estaban ocupados. La mayoría de las viviendas estaban en buen estado, exceptuando dos que llevaban mucho tiempo sin alquilar y una que había perdido parcialmente su tejado, hecho que influía negativamente a las viviendas situadas en sus laterales y bajo ella. Los habitantes de la "ilha" comentaban que cuando algún habitante dejaba el alquiler de la vivienda, ésta no se volvía a alquilar. Parecían dejar entrever que no había interés por parte del propietario para ello, ni para la realización de obras de mejora y conservación, hecho que contrastaba con otra de sus "ilhas" en propiedad, y casualmente caso de estudio nº3 a "ilha" da Póvoa.

Quizá la ubicación excepcional de esta "ilha" condicionaba su mantenimiento a favor de otros intereses económicos. Las tipologías existentes son 2, de PB en 3 viviendas y 32 viviendas con tipología de planta única de viviendas en altura como se definía en la Fig. | 147 |.

LAS VIVIENDAS

En esta "ilha" como se ha comentado se tuvo un contacto muy cercano con dos habitantes la Sra. Marília que vivía en una de las viviendas con mejores cualidades, y con la Sra. Angelina, otra vecina que llevaba viviendo en esta "ilha" más de 4 años y que siempre vivió en una "ilha", en la Rúa da Póvoa 212 .

VIVIENDA DE LA SRA. MARILIA.

Se ha podido entrar en la vivienda de Sra. Marília en diversas ocasiones, siempre debido a su invitación y a la bondad de querer ayudar en todo lo posible. La vivienda se situaba a mano derecha del portón de acceso en la planta alta, sobre lo que era ahora una cafetería. Se accedía a través de la escalera de acceso a planta alta y su puerta era el primer vano en el desembarco de la misma.



Fig. | 155 |



Fig. | 156 |

Fig. | 155 | Vista fachada de la vivienda de la Sra. Marília.

Fig. | 156 | Puerta y acceso de la vivienda visitada.



Fig. | 157 | Vista interior de la vivienda.

La vivienda se distribuía en una planta, habiendo añadido con posterioridad un dormitorio en una entreplanta generada ampliando el espacio bajo cubierta.

En la planta de la vivienda, se distribuían un salón-comedor con vistas a la calle principal, una alcoba, la cocina y el baño. La alcoba antiguamente era el único dormitorio de la vivienda, ahora era el vestidor, lavarropas y donde se situaba la nevera por no haber espacio suficiente en la cocina. (Característica muy común en las viviendas de las "ilhas"). Atravesando la cocina, se accedía a la escalera de servicio al dormitorio superior. La propietaria relataba que la vivienda había sufrido varias modificaciones para adecuarse a la distribución actual. La primera ampliación dio lugar al dormitorio de bajo cubierta, al que se accedía por unas escaleras en diferente posición que las actuales, (se situaban al lado de la alcoba). Posteriormente se añadió el baño restándole espacio a la cocina, y se construyó un nuevo acceso al dormitorio superior mediante una nueva escalera a través de la cocina.



Fig. | 158 | Imágenes del interior de la vivienda de la Sra. Marília.

La vivienda estaba construida en fachada de granito, con acabado en azulejo decorativo al exterior y revocada hacia el interior. Las divisiones interiores eran de pared de tabique con forjados de madera.

VIVIENDA SRA. ANGELINA.

La vivienda de Angelina era la más alejada del acceso situada al final de la parcela, en el lado derecho en planta baja.

La vivienda de 28 m² se distribuye en salón-comedor, cocina, dormitorio y baño. Las divisiones eran realizadas en tabique con puertas correderas de plástico. La vivienda era una de las pocas que poseía baño en su interior. En la Fig. |160| se muestran imágenes de una de las visitas a su interior.

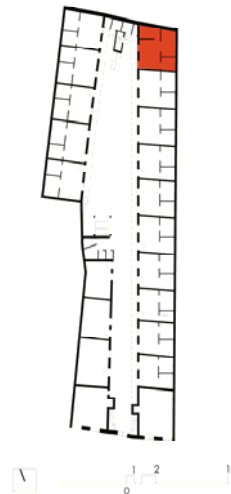


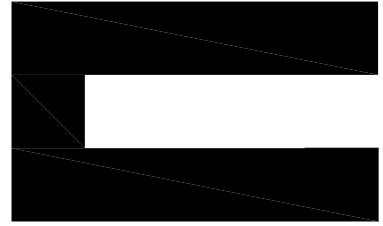
Fig. |159| Planta localización de la vivienda de la Sra. Angelina.



Fig. |160| Imágenes del interior de la vivienda de la Sra. Angelina.

La vivienda se localizaba al final de la parcela en la “ilha” y en su acceso se apreciaba una gran ocupación del espacio “ilha” en comparación con otros habitantes. Como en el caso de estudio anterior, se apreciaba una mayor apropiación en los casos donde finaliza el corredor y no existe circulación.





5.3.3 | "ILHA" TRAVESSA DA PÓVOA, Nº426
BAIRRO GASPAR CARDOSO

HISTORIA

La "ilha" se situaba en la parroquia de Bonfim en la calle Travessa da Póvoa, nº426. Esta calle se unía a Norte con la calle Aires de Ornelas, al Este con la Avenida Fernão de Magalhães y al Oeste con la calle denominada Rúa Póvoa. La urbanización de esta zona estaba incluida en la zona de expansión de 1903 según data Oliveira (2007). Como se comentó en el capítulo del desenvolvimiento de la ciudad ("Oporto y las ilhas", Capítulo 3), en una primera fase, desde el origen de la ciudad hasta 1813 más allá del núcleo central de intramuros y de Miragaia, la urbanización de extramuros se iniciaba en función de las vías de acceso a la ciudad: arrabalde de Santo Idefonso, carretera a Guimarães, Campo do Olival y Plaza de los Ferradores, carreteras a Braga y de la Póvoa, esta última corresponde al caso de estudio referido. (Oliveira , 2013)

A partir del siglo XVII se incrementaba progresivamente la urbanización extramuros en un primer anillo envolvente. El siglo XVIII se caracterizaba por la búsqueda de expansión que llevaba a la urbanización creciente prácticamente al Bonfim y otras áreas. Esta expansión dejaba en su interior grandes espacios verdes, articulados por tortuosos caminos entre muros de cercas, quintales y quintas. Como se puede apreciar en la Fig. | 161 |



Fig. | 161 | Vista aérea de 1939-40.

Esta imagen aérea Fig. | 161 | con fecha de 1939-1940 mostraba el carácter rural de las parcelas existentes entre la "ilha" de la Póvoa y la "ilha" Fernão de Magalhães nº21, caso de estudio anteriormente comentado. En esta imagen se apreciaba que esta época es una zona todavía por urbanizar y la Avenida de Fernão de Magalhães no estaba configurada como una avenida, todavía se presentaba como un camino estrecho y tortuoso, de características rurales. Desde el punto de vista urbanístico, lo

que más destacaba en este período fue el esfuerzo de rectificación de viejos caminos existentes y la creación de otros capaces de constituir las ligaciones laterales entre los antiguos ejes orientadores de la urbanización extramuros. Como fue el trazado de la Avenida de Fernão de Magalhães, definida por Pinto (2011) como la “espinha dorsal do desenvolvimento futuro da freguesia do Bonfim” (p.143). En los alrededores de la “ilha” destacaba la plaza principal de la zona, la Plaza de la Póvoa, como se puede ver inscrita en esta imagen Fig. | 162 |



Fig. | 162 | Plaza de la Póvoa en la planta de 1892.

Esta plaza surgía en el encuentro entre calles en un amplio espacio residual generado como plaza frente a la iglesia. Como se puede apreciar en la figura Fig. | 163 | las plazas eran el centro de actividad de la población, adoptando diferentes funciones además de su función religiosa. Esta plaza está convertida a día de hoy en un gran jardín, que se denomina Jardim da Praça Dona Amélia.

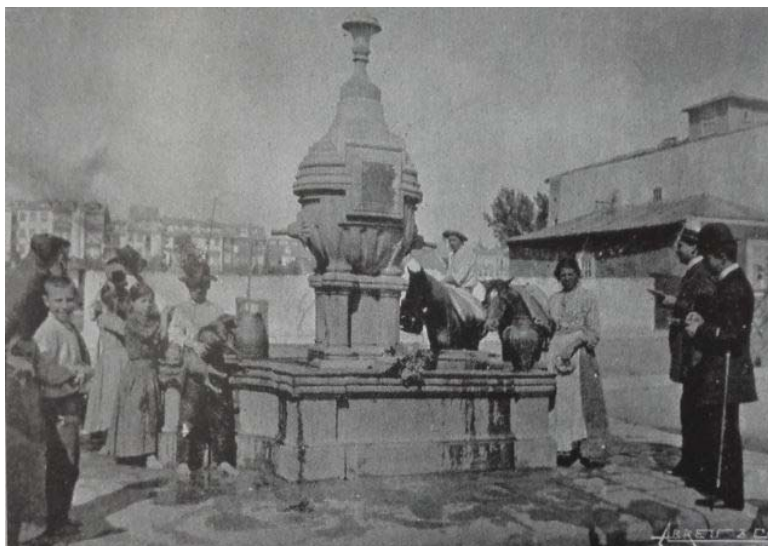


Fig. | 163 | Fuente de São Crispim en la plaza de la Póvoa (Actual plaza Rainha Dona Amélia) antes de ser enviada para los jardines del Palacio de Cristal.

En esta envolvente, como refería Teixeira (1996), se localizaba una de las tres grandes concentraciones de "ilhas" en Oporto ligadas a la zona industrial, el núcleo de la Póvoa. Como muestra de ello era la imagen Fig. | 164 | donde se visualizaba una gran "ilha" en la Rúa de la Póvoa nº471 y la "ilha" caso de estudio en la Travessa da Póvoa ,426.



Fig. | 164 | Planta en 1892 donde se representa la "ilha" Travessa de la Póvoa nº426 en su primera fase de construcción.



Fig. | 165 | Travessa de la Póvoa nº426 señalada en color rojo, e "ilha" Rúa da Póvoa nº.471 en color verde, ampliación de la planta en 1892.

Esta "ilha" se configuró en dos fases de épocas diferentes. Una primera fase de construcción representada en la planta de Teles Ferreira de 1892, constituida por diez viviendas adosadas en banda, con su extremo Norte en "L". Esta configuración la presentaba cuando todavía no existían las fábricas en la envolvente inmediata de la "ilha". Posteriormente se podía visualizar en la imagen aérea de 1939-40 en la Fig. | 166 | la existencia de tres fábricas en el entorno de la "ilha", una adosada a su fachada posterior. En una segunda fase su distribución había cambiado, ya no presenta su extremo en "L", siendo esta substituida por 1 de los 3 nuevos bloques habitacionales que conformaban la distribución actual de la "ilha".

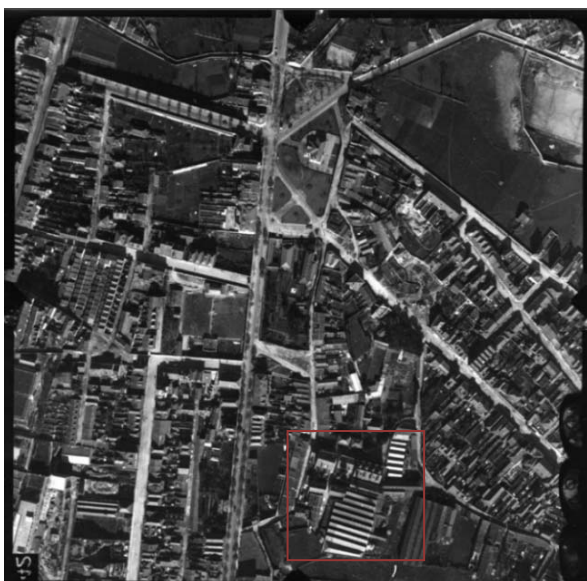


Fig. | 167 | Ampliación de imagen

Fig. | 166 | Vista aérea del Bonfim en 1939-40. Identificándose; la Fábrica de Pielés y la Fábrica de cerraduras y herrajes "A Portuense", en la Travessa de la Póvoa; a Fábrica de botones de metal Abílio Campos Tavares en la calle de la Póvoa.

También en esta segunda fase aparecían por primera vez las construcciones de las fábricas en concreto la Fábrica de Curtumes Gaspar R. Cardoso & C^o. Suc. Que se construiría adosada a la fachada posterior de la "ilha", ya que su propietario se hizo con las parcelas de la "ilha" y sus parcelas anexas. Construyendo esta segunda fase las tres edificaciones de vivienda de planta única en altura y manteniendo así la tipología "ilha" a pesar de no existir restricciones de espacio.

En torno a la fábrica de Pielés de Gaspar Rodríguez Cardoso indicada en la Fig. | 168 | con color naranja se encontraban la Fábrica de cerraduras y herrajes "A Portuense" con color amarillo y la Fábrica de botones de metal Abílio Campos Tavares indicada en color cian.



Fig. | 168 | Vista aérea actual.

Entorno a la "ilha" y a la fábrica de Gaspar Rodríguez Cardoso se construyó en 1960 el barrio Fernão de Magalhães, incluido en el *Plano de Salubridade das ilhas*. En la imagen inferior se identifica el barrio a día de hoy y la "ilha" junto a la fábrica.



Fig. | 169 | Vista aérea de la "ilha" y el barrio Fernão de Magalhães.

Las imágenes de las Fig. | 170 | | 171 | | 172 | | 173 | son fotografías de la construcción de los bloques habitacionales del barrio Fernão de Magalhães donde se podían apreciar la fábrica de Pieles de Gaspar Rodríguez Cardoso en 1960 y su envolvente.



Fig. | 170 |



Fig. | 171 |



Fig. | 172 |



Fig. | 173 |

Para entender un poco más las fases de creación de esta "ilha" se hará un breve inciso sobre la vida de su promotor. Gaspar Rodríguez Cardoso propietario de la fábrica y de la "ilha", falleció el 21 de Marzo en 1913, a los 51 años de edad tras sufrir un infarto, dejando a su viuda Dona Adoçinda de 23 años con tres hijos pequeños. Esta señora nunca más volvió a casarse y prosiguió con todos sus negocios con la ayuda de su hermano, continuando con el cuidado de las fábricas y de la "ilha". Con el paso del tiempo la "ilha" fué heredada por su nieto D. João de Castro Neves heredero y propietario todavía a día de hoy de la "ilha", en entrevista informal el Señor. D.João de Castro Neves relata más información sobre la "ilha" y su promotor.

Gaspar Rodríguez Cardoso nació en la villa de Armamar en el Distrito de Viseu, Región Norte y subregión del Duero. Con 15 años se trasladó a Oporto, comenzó a trabajar de aprendiz y luego ascendió a almacenista en una tienda de suelas y carteras de piel y cuero. Después de años de aprendizaje, desarrolló el negocio, acabando por hacerse propietario del negocio. Construyó la fábrica de pieles *Fábrica de Curtumes Gaspar R. Cardoso & C^a. Suc.* Adosada a la "ilha" existente, entre 1892 y 1895, donde trabajaban unos 100 operarios y entorno a esas fechas construyó tres bloques habitacionales en la "ilha" para los trabajadores de su fábrica.

El trabajo en la fábrica y el tratamiento de las pieles, sus diversos pasos desde la matanza del animal, su extracción, secado, colocación en tanques y teñido de las pieles es descrito por D. João de Castro Neves. Por lo que se puede imaginar, que la "ilha" por su cercanía a la fábrica presentaría unas condiciones de olores y ambiente difíciles. El trabajo en la fábrica transcurría muy bien hasta que termina por cerrar después del 25 de Abril de 1974. Según refiere su nieto debido a la "Crisis de los plásticos". Con la incorporación del plástico como material de elaboración en los elementos destinados a configurar el zapato, éste pasa a substituir la utilización del cuero por motivos económicos, repercutiendo en la demanda y precio de las pieles. Esta adopción del nuevo material obligó a adoptar nuevos sistemas de trabajo en la fábrica, terminando por obligarla a cerrar.

Como relata el Señor D. João de Castro Neves, su abuelo el Señor. Gaspar Rodríguez Cardoso era una persona muy involucrada con los demás. Tal como muestra en su propio testamento, donde se señalan hojas enteras cubiertas con nombres de personas a las que dejó ayudas económicas, tales como seis meses de salarios pagos por adelantado como incentivo a sus trabajadores, un año de alquiler gratuito a los inquilinos de sus propiedades entre los que se encontraban los habitantes de esta "ilha", entre otras. Además de diferentes ayudas a personas con necesidades económicas. Como relata su nieto D. João de Castro Neves lo define como un hombre que, "*Gostaba de Ajudar*".

Existe la Fundação Gaspar Cardoso donde es homenajeado por su apoyo humano y social. Ejemplo de la ayuda a las personas más carenciadas y a su pueblo de nacimiento fue la construcción a su cargo de un hospital, guardería y geriátrico en aquella época inexistentes.





Fig. | 174 | Retrato del Señor. Gaspar Rodríguez Cardoso

Por último referir que D. João de Castro Neves era heredero y propietario de la "ilha" de la Póvoa 426, y de la "ilha" Fernão de Magalhães, 21, ambas caso de estudio de esta investigación. Aunque esta última fue comprada por su madre, con dinero de la herencia de su abuelo y como inversión cuando su abuelo ya había fallecido, por lo que no fue construida por esta familia.

En esta "ilha" se podía entender la vivienda de carácter industrial con un sentido diferente al habitual, no sólo como inversión rentable. Conociendo la historia de su promotor el Señor. Gaspar Rodríguez Cardoso y lo involucrado que era con los demás, se puede concluir entonces, que lejos de construir la "ilha" para sacar provecho de sus trabajadores, fue la intención de mejorar las condiciones de sus trabajadores, promoviendo la mejoría de la condición física y mental para también mejorar a la vez el rendimiento en el trabajo.

En la actualidad la "ilha" se encontraba en buen estado, se habían realizado mejoras hace un par de años que incluyeron cambios de cubierta y revestimiento de las fachadas de los bloques habitacionales de viviendas en altura. Las viviendas de planta baja no habían sido mejoradas pero se podría concluir que en líneas generales, la "ilha" presentaba buenas condiciones aseguradas por el nieto de su promotor, el Señor D. João de Castro Neves.

LA "ILHA" ACTUAL

La "ilha" se localizaba con acceso desde la Travessa de la Póvoa. Su construcción se realizó en dos fases, una fase inicial confirmada en la planta de Teles Ferreira 1892 y una fase posterior en torno a 1892-1895 cuando el Señor. Gaspar Rodriguez Cardoso tenía 30 años y construyó la fábrica de pieles adosada a la "ilha" existente, ordenó edificar tres bloques habitacionales independientes con viviendas de planta única en altura, pero manteniendo la tipología de vivienda utilizada en la "ilha".

La edificación surgió como vivienda para los operarios de su fábrica que estaba situada adosada a la "ilha" e incluso se dispuso de un acceso a la fábrica desde la misma. En la segunda fase de construcción se configuró la "ilha" propiamente dicha, cuando se cerró el núcleo en sí mismo, sugiriendo la idea de estar cercado por la ciudad en todos sus lados, la idea de "ilha", aislándose de la calle principal, aunque no existiese un elemento físico de separación.

El acceso a la "ilha" o salida a la ciudad, establecía si se estaba fuera o dentro de la "ilha", era un espacio límite completamente atenuado. El acceso en esta "ilha" presentaba una vía ancha por la que podían entrar automóviles. Este acceso facilitaba la entrada a un extraño, por eso se definió morfológicamente como "abierta". Al contrario que las "ilhas" de corredor, donde ese espacio era extensión de la casa y su paso hacía sentir al visitante, que estaba invadiendo un espacio doméstico.



Fig. | 175 | Vía de acceso a la "ilha".

Después de recorrer la vía de acceso, dos edificaciones en altura marcaban la entrada y límite de la "ilha". Estaba formada por tres bloques de dos alturas de diseño de fachada similar, y un bloque de viviendas en banda de una sola planta adosada a la fábrica de pieles.

En la imagen Fig. |176| tomada enfocando hacia la entrada de la "ilha", se apreciaban los cuatro bloques que cerraban la "ilha" en forma de planta en "T". El acceso a la "ilha" con dos bloques en altura, con acabado en pintura blanca a los que se accedían por dos vías a derecha e izquierda cerradas en el borde final de la parcela. Un bloque independiente de los anteriores que se visualiza en la imagen a la izquierda (de acabado pintado en color ocre), también de dos alturas y las viviendas de planta baja que se aprecian a la derecha adosadas a la fábrica.

La "ilha" se va estrechando en planta hacia la zona más alejada del acceso, rematando en un espacio abierto donde se ubicaban las instalaciones sanitarias de mayor tamaño y el acceso a la fábrica desde la "ilha" Fig. |179|.



Fig. |176| Vista desde las viviendas más alejadas del acceso a la "ilha".

Los brazos que correspondían a esta forma en planta de "T", eran rematados en muros de cerramiento de la parcela. Permitían acceder a las viviendas de los bloques en altura, revocados y acabados en pintura blanca y a dos viviendas que daban hacia la fachada posterior del bloque acabado en color ocre (representado en la margen izquierda de la imagen, ver Fig. |176|).

Estas vías eran de ancho considerable, permitiendo el acceso a vehículos como podemos apreciar en la Fig. |177|. Una de estas vías, la más próxima a la fábrica era de mayor ancho que la otra Fig. |178|, presentaba mucha más actividad por parte de la vecindad, tanto por albergar las instalaciones sanitarias situadas en la mitad de la "ilha" como por convertirse en un campo de juegos para la infancia de la "ilha". En sus muros delimitadores presentaba muchas marcas de apropiación del espacio por parte de los vecinos de esas viviendas a las que daba acceso, se situaba diverso mobiliario y una gran barbacoa.



Fig. | 177 | Vista de la vía o brazo en "T"



Fig. | 178 | Vista de la vía o brazo en "T"

El corredor o calle principal central de la "ilha", terminaba en un espacio patio cerrado Fig. | 179 |. Descentrado del eje de la vía de acceso, donde se encontraba una de las entradas a la propia fábrica. Un bloque edificado cerraba el perímetro de la parcela y se dividía en varias dependencias de las cuales tres de ellas servían como pequeños almacenes y dos a mayores eran instalaciones sanitarias.



Fig. | 179 | Patio final de la "ilha" donde se sitúa el acceso a la fábrica desde la "ilha" y las instalaciones sanitarias.

Las instalaciones sanitarias comunitarias se encontraban en dos puntos, para poder servir a la totalidad de las viviendas. Unas situadas a la mitad de la "ilha" con dos dependencias, una destinada a sanitario-lavabo y la otra a ducha Fig. | 180 | y el otro núcleo de instalaciones sanitarias al final de la "ilha", donde se encontraba el acceso a la fábrica, que hoy se encuentra inactiva, utilizándose como almacén. Fig. | 181 |



Fig. | 180 | Instalaciones sanitarias en la mitad de la "ilha"



Fig. | 181 | Instalaciones al final de la "ilha".

Esta distribución de instalaciones sanitarias atendía a la razón, de servir a todas las viviendas. Como explicaban sus habitantes, la mitad de la "ilha" se servía de una instalación y la otra mitad de la otra. Eran más utilizadas las situadas al final de la "ilha" debido a que las viviendas más antiguas no disponían de instalaciones sanitarias. Los bloques de vivienda construidos recientemente, presentaban diferencias en su distribución ya que el de mayor dimensión, situado en frente de las viviendas de planta baja no poseía instalaciones sanitarias mientras que los otros bloques si lo presentan. Según referían los inquilinos, la mayoría hizo obras en el interior de las viviendas de los bloques por su cuenta e incluso uno de los vecinos unió

la vivienda de planta baja con la planta superior, pero en todas ellas a día de hoy existían baños construidos por ellos.

En la primera imagen al entrar en esta "ilha" Fig. | 182 | destacaba la estructura de la fábrica y las pequeñas viviendas adosadas a ella. En una primera impresión y sin haber analizado las plantas a lo largo del tiempo, parecería que estas viviendas fueron las que se sumaron a la fachada de la nave para aprovechar su fachada como muro de cerramiento. De hecho en las conversaciones con uno de los habitantes, el Sr. Manuel José, comentaba que estas viviendas, eran donde los operarios guardaban los animales para las carrozas de transporte del material.



Fig. | 182 | Vista al entrar en la "ilha"

Estas viviendas de PB de más de 120 años eran de reducidas dimensiones con áreas entre los 21m² y los 26m². Estaban divididas en 3 dependencias, 1 destinada a salón comedor, otra a alcoba y otra a cocina. En fachada presentaban sólo 2 vanos, 1 puerta y 1 ventana por las cuales se iluminaba y ventilaba la vivienda. Los muros eran realizados en piedra y las divisiones interiores en tabique. Las fachadas de piedra revestida con mortero eran acabadas con pinturas en diferentes tonos según los gustos de sus habitantes, estos cambios cromáticos marcaban los límites entre las viviendas, como muestra la Fig. | 183 |



Fig. | 183 | Fachada de las viviendas más antiguas de la "ilha"

Los bloques habitacionales de construcción más reciente por parte del Señor. Gaspar Rodrigues Cardoso, mantenían la tipología de la "ilha" tanto en fachada como en la



distribución interior, pero añadiendo mejoras como espacios más amplios, mayor altura libre, vanos de mayor dimensión, incluso se abrieron ventanas a las fachadas posteriores.



Fig. | 184 | Fachada de las edificaciones más recientes de la "ilha".

Estos edificios aislados distribuían las viviendas como bloques independientes. Mantenía la célula base y ésta se iba adosando por repetición, manteniendo este concepto constructivo, pero con dos viviendas en planta baja y dos en planta alta a las que se accedía mediante una escalera. En las fachadas principales en planta baja, los vanos seguían el ritmo habitual de la tipología "ilha", con solo una diferencia, se añadía una puerta a mayores que es la que daba acceso a las escaleras de las viviendas superiores. En planta alta los vanos mantenían la alineación con los de planta baja y mantenían las mismas proporciones. Los acabados mostraban diferencias, como por ejemplo en la imagen Fig. | 184 | donde la última vivienda del bloque habitacional estaba acabada con alicatado, lo que hace entrever la posibilidad de estar alquilada o ser propiedad planta baja y planta alta de una única unidad familiar.

En este bloque habitacional existían dos viviendas en planta baja a las que se accedía desde la fachada trasera. Esta fachada posterior presentaba ventanas y balcones en planta alta que se visualizaban desde una vista alejada de la "ilha"



Fig. | 185 | Fachada posterior del bloque habitacional de mayor dimensión (acabado en color ocre)

En esta "ilha" se podía apreciar el cuidado por parte de sus habitantes del espacio común de la "ilha". Se podía observar en diferentes puntos de la "ilha" la colocación

de macetas y plantas que dotaban de vegetación a la comunidad. Desde el acceso a la "ilha", hacían percibir pequeños toques de cuidado que marcaban la entrada a un espacio semi-privado, a la limitación de cada vivienda o simplemente embellecer los espacios comunes con vegetación.



Fig. | 186 | Acceso a la "ilha" adornado con macetas.

Como se puede apreciar en la imagen Fig. | 186 | las macetas con plantas adornan la vía de acceso y presentaban el cuidado de los habitantes hacia el espacio "ilha", trasmitiéndoselo a aquel que en ella se adentra. Pero no es sólo eso, su colocación no se realizaba al azar, si no de una afirmación del lugar, como territorio de vida y de identidad, se trataba de un espacio cuidado que identificaba a una comunidad y a la vez delimitaba su territorio.

Esta delimitación era acentuada, con la apropiación de la calle como espacio de tender, esta marca personal, hacía percibir al visitante que ese espacio era apropiado

porque ya no era público, estaba delimitado, tenía un uso particular, era semipúblico.



Fig. | 187 | y Fig. | 188 | Vegetación adornando el espacio común y algunos tendederos.

Los espacios comunes como el patio delante de los baños Fig. | 188 | , eran adornados con plantas. La vegetación mostraba el cuidado de los habitantes por la vivienda ante la comunidad y además esta vegetación era adornada en Navidad, extendiendo el espíritu festivo por toda la "ilha", como se muestra en la Fig. | 189 |



Fig. | 189 |

Fig. | 190 |

Fig. | 191 |

Otro uso de la vegetación a mayores que el estético era su utilización como marcos limítrofes entre viviendas. En la imagen Fig. | 192 | se puede apreciar hasta donde llega una vivienda y comienza la otra, simplemente empleando macetas con plantas.



Fig. |192| Marcación de límites de la vivienda con vegetación.

El espacio exterior era asumido como un espacio de comunidad y relación, muestra de ello, era la instalación de mobiliario normalmente utilizado en el interior de la vivienda pero situado en el exterior. En la imagen Fig. |193| y |194| vemos la instalación de sofás en los exteriores de la vivienda, utilizados para ocupar el espacio "ilha" como una gran sala de estar, donde estos elementos en vez de concentrar la actividad familiar, ahora concentran la actividad de la comunidad, reuniendo comodidad y entretenimiento.



Fig. |193| Fig. |194| Sofás enfrentados como sala de estar exterior.

A pesar de estas marcas del espacio casi siempre pacíficas, existían en esta "ilha" algunos marcadores agresivos frente a la comunidad. Estas apropiaciones priorizaban el "tener" el "poseer" frente al "ser" de todos o de la comunidad. Existían



en esta "ilha" varios ejemplos claros, que se muestran a continuación. Un caso de este tipo de marcación del lugar frente al vecino o comunidad era la instalación de una valla metálica de color azul apropiándose de la zona del final del corredor por parte de la última vivienda. Se ha podido observar que esta valla había desaparecido en una de las posteriores visitas a la "ilha", por lo que se ha supuesto que se la han obligado a retirar.



Fig. | 195 |



Fig. | 196 |

Fig. | 195 | Valla metálica detrás de la ropa tendida.

Fig. | 196 | Imagen de una visita posterior donde ya no está la valla.

Otra vivienda restaba superficie de la acera de paso común mediante la construcción de un tabique y la colocación de una valla frente a su puerta. Se trata de un lenguaje territorial que afirma el querer poseer el espacio, frente al ser de toda la comunidad.



Fig. | 197 |



Fig. | 198 |

Fig. | 197 | Fig. | 198 | Apropiación del espacio común, por parte de la vivienda de fachada azulejada en color azul.

El espacio común es una prolongación del espacio doméstico y, por eso mismo, un

establecía normas entre los habitantes para la utilización de los espacios comunes, reglamentaban la interacción, definían poderes y derechos, determinando formas de socialización específicas, formas de hacer y crear límites de una forma pacífica. Cada habitante convertía su frente de fachada en espacio semi-privado mediante la construcción de límites. Pero en otras ocasiones estos límites son sobrepasados y convertidos en verdaderos conflictos que afectaban a la vida de la comunidad. Un ejemplo de estos casos sería la apropiación de la acera complicando el paso común, mostrado en las imágenes Fig. | 199 | Fig. | 200 | localizado en el límite de la "ilha". En ese espacio intersticial que no se define si pertenece a la "ilha" o a la ciudad, no estaba clara la delimitación entre espacio público y espacio privado y el espacio se confunde.



Fig. | 199 |



Fig. | 200 |

Otra forma de apropiarse del espacio es la realizada mediante la utilización de tendales. Estos tendales, mantenían características rurales, como nos relata una de las vecinas de la comunidad, este sistema era utilizado antiguamente en el campo y era identidad de las "ilhas". Estos tendales con su uso cotidiano consiguen generar unos paisajes de luces y sombras verdaderamente fabulosos.



Fig. | 201 |



Fig. | 202 |



Fig. | 203 |



Fig. | 204 |

En la "ilha" los diferentes tendales mostraban sus ropas interiores sin ningún pudor, como objetos personales que identificaban a sus propietarios e incorporaban marcas personales, en muchos puntos de vista diferentes aparecen estas "guirnaldas" de elementos textiles que llenaban de color fachadas, y vistas al cielo, uniendo un límite de una vivienda con otra o simplemente anclado en la fachada de cada vivienda. Se trataba de una manifestación de la apropiación del espacio. Las macetas, los tendales, los lavaderos en la fachada de las viviendas, los sofás y mobiliario en el exterior de cada casa, eran símbolos que daban a conocer una micro comunidad, contribuyendo para la afirmación de su identidad en el contexto más amplio de la ciudad.

Los lavaderos eran otro elemento común en las viviendas de la "ilha", como si ocupar el espacio llevara parejo la idea de marcarlo, muy ligada al tiempo de ocupación de la "ilha". Ver imágenes Fig. | 205 | y Fig. | 206 |. Por ejemplo el Sr. Manuel José que lleva viviendo allí cincuenta años adquiere una especie de territorio personal donde se añaden elementos para el uso y la apropiación del espacio de la "ilha".



Fig. | 205 |



Fig. | 206 |



Fig. | 207 | Niños jugando mientras un vecino cocina una barbacoa.

En la "ilha" los niños jugaban en el espacio público porque se sentían seguros y protegidos. La comunidad aceptaba un canon de responsabilidad recíproca entre todos ellos, aunque nada en principio les una. Los niños con sus juegos informales animaban el espacio "ilha" y a la vez la "ilha" es un campo de aprendizaje.

Siempre había alguien que se asomaba y echaba una mirada de vez en cuando al espacio público, esto era algo que se percibía (en la mayoría de los casos visitados) siempre al entrar en el espacio "ilha". Una vez en el interior de la "ilha", en cuanto un extraño entraba, sienten su presencia, después de ser visto y vigilado con mirada interrogativa, se le dirigían diversas preguntas para recoger la información necesaria.

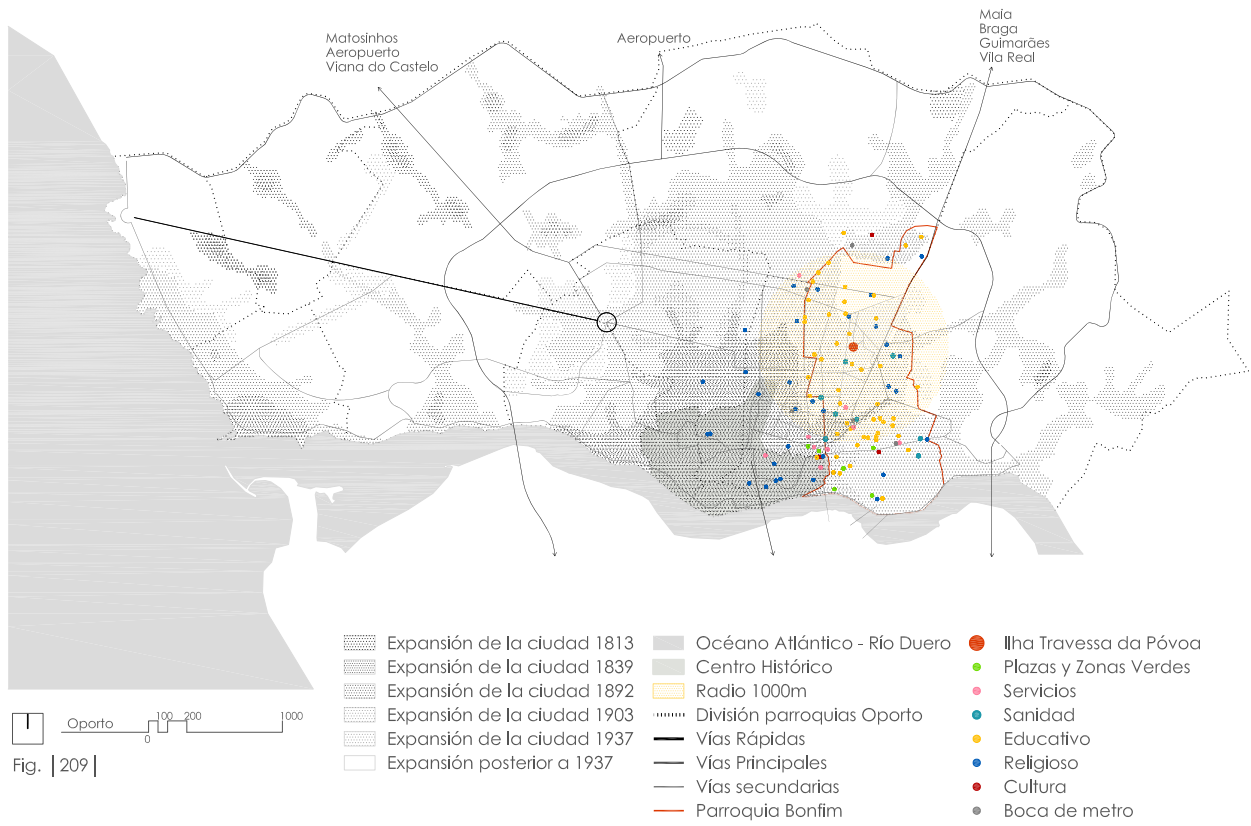
Cada vecino cuidaba de la "ilha" como espacio propio, observaban lo que sucedía y si tenían que entrar en acción, orientar correctamente a un foráneo o llamar a la policía, lo hacían. Eran cuidadores de su espacio "ilha", del espacio público.

Como comenta el Sr. Manuel José esta "ilha" fue una "ilha" muy unida, aunque ahora se percibe menos armonía debido a la existencia de muchos nuevos vecinos. En tiempos pasados celebraban fiestas todos los vecinos juntos y festejaban con mucho entusiasmo el fin de año. Organizaban paseos y viajes entre todos los vecinos, reuniendo pequeñas cantidades de dinero. Planeaban con entusiasmo las salidas en comunidad. Si a un vecino le caía un plato estaban en seguida en su casa por si le había pasado algo, sin embargo ahora de noche no se atreven a salir. Aunque el sentido de comunidad está siendo influenciado por las nuevas lógicas del modo de vida actual de carácter más individualista, este sentido de comunidad todavía se deja sentir en el barrio.

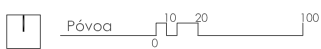
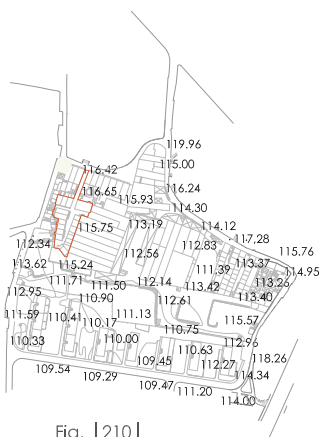
ANÁLISIS "ILHA" TRAVESSA DA PÓVOA, 426.

ILHA TRAVESSA DA PÓVOA ,426.

LOCALIZACIÓN, VÍAS Y EQUIPAMIENTOS



COTAS, LLENOS Y ALTURAS DE LA MANZANA

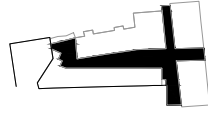


- Ilha Travessa da Póvoa
- Ilenos
- Edificación de P.B.+1
- Edificación de P.B.+2
- Edificación de P.B.+3
- Edificación de P.B.+4
- Edificación de P.B.+5
- Edificación de P.B.+6

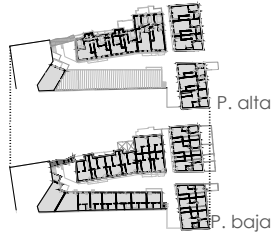
■ LLENOS
Fig. | 213 |



■ VACÍOS
Fig. | 214 |



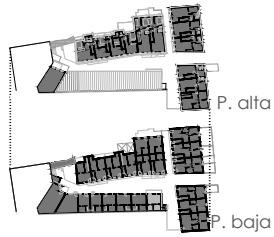
USO
■ Uso Privado
■ Uso Comunitario
Fig. | 215 |



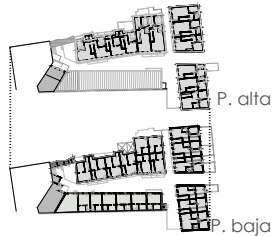
OCUPACIÓN
■ Ocupado
■ No ocupado
Fig. | 216 |



ESTADO
■ Buen Estado
■ Parcialmente en Buen Estado
Fig. | 217 |



TIPOLOGÍA
■ P.B.
■ Vivienda en altura
■ P.B.+1
Fig. | 218 |



Plantas 1 2 10



Vista hacia el final de la ilha



Vista hacia el acceso de la ilha

Fig. | 218 |

USO DE LOS ESPACIOS COMUNES

- Espacio de estar exterior Semi-Público
- Espacio apropiado de forma conflictiva
- Circulación
- Voladizo
- ▲ Secadero vertical
- ▬ Secadero horizontal
- Armario - mobiliario exterior
- Jardineras
- Plantas y Jardín
- Lavaderos
- Abastecimiento de agua
- ▲ Recogida de agua pluvial

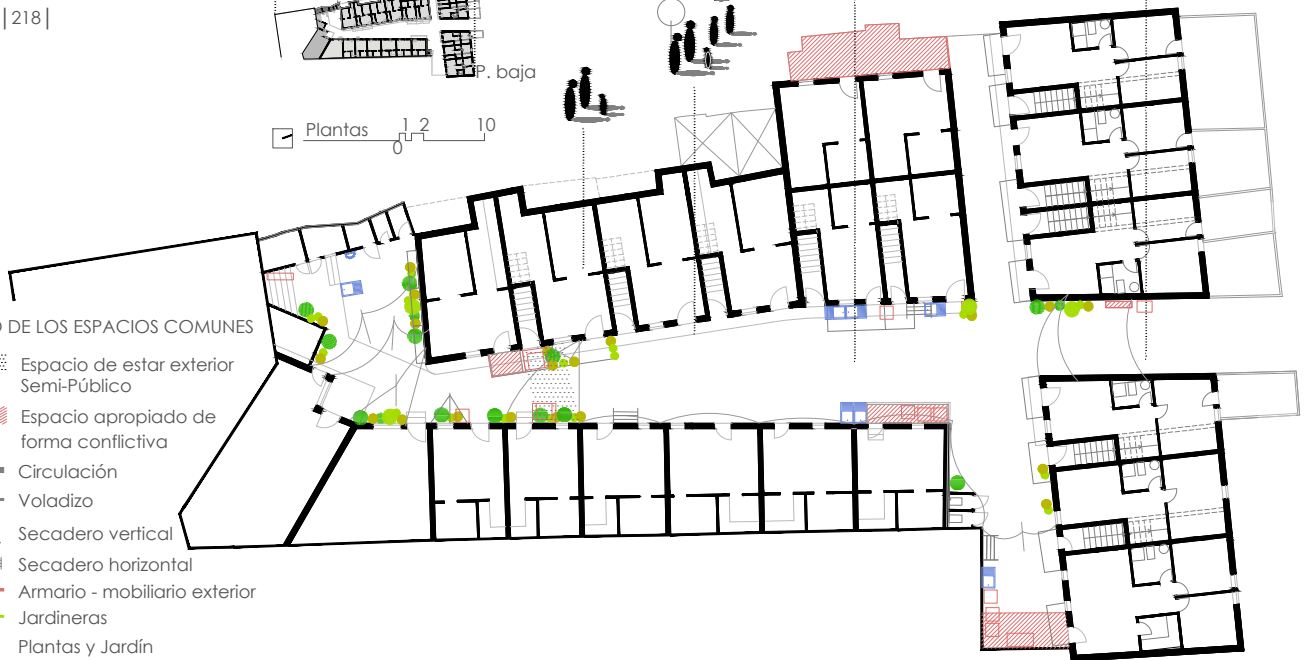
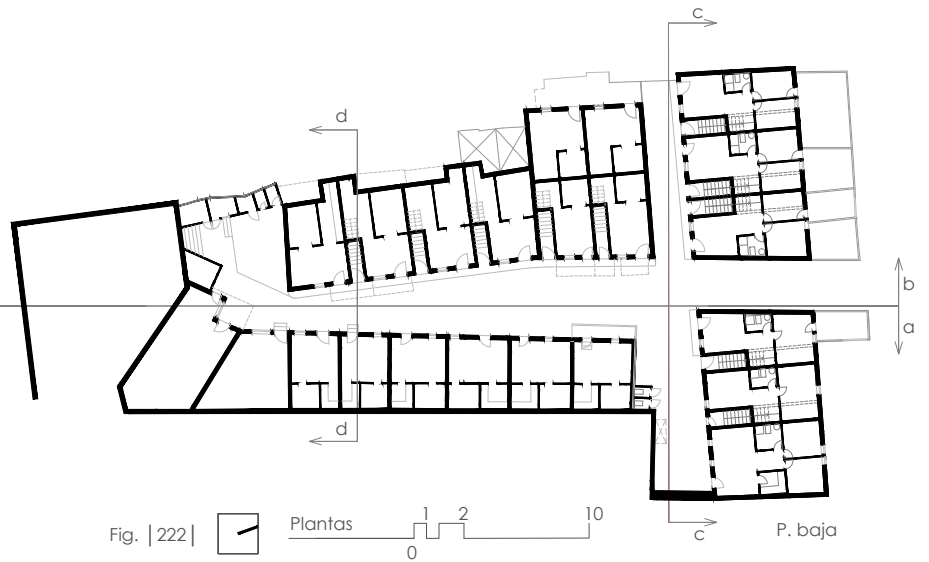
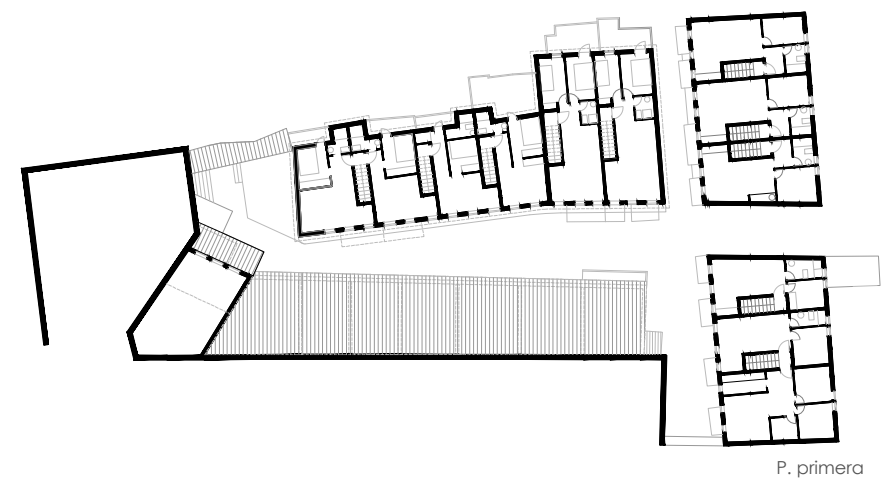
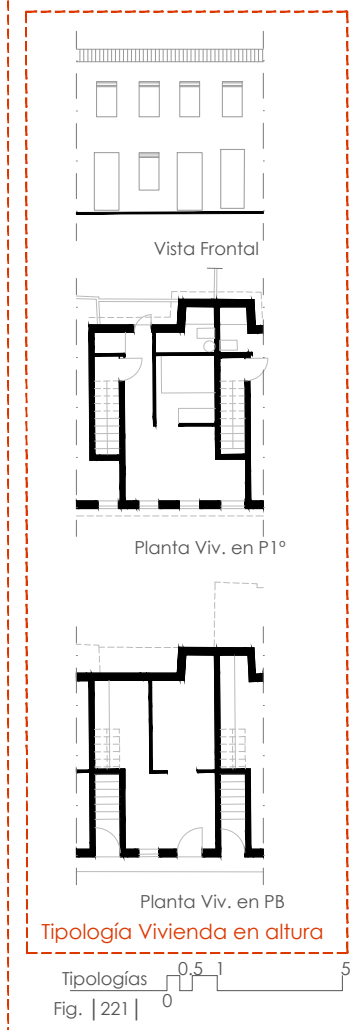
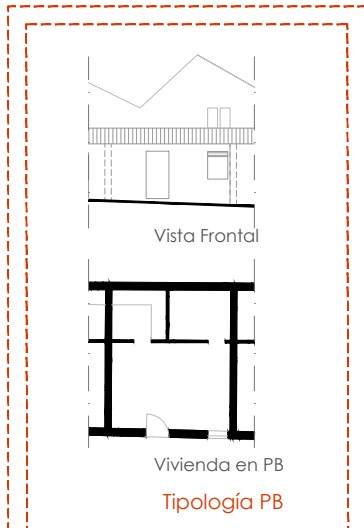
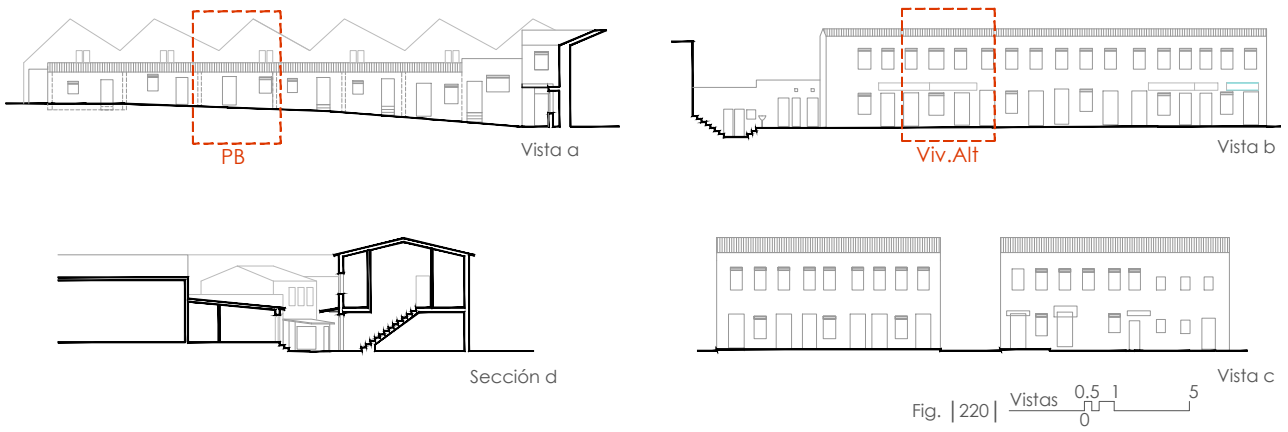


Fig. | 219 |

Planta 1 2 10



El diagrama interpretativo Fig. | 223 | representa el transcurso de espacios en la "ilha", del espacio público de la calle, al espacio privado íntimo donde se habita. Entre ambos existe el espacio semi-público, espacio privado pero con acceso público y el espacio semiprivado, frente a cada vivienda que es semipúblico pero es marcado como privado por la apropiación y por el cuidado de sus utilizadores.

Existen marcaciones que generan conflictos en el final del patio, ya que todas las personas tiene derecho a ese espacio, sin embargo es apropiado y marcado como semiprivado por algunos de sus habitantes.



Fig. | 223 | Diagrama interpretativo del transcurso entre los diferentes espacios de la ilha. Espacio público, espacio semipúblico, semiprivado y privado.

Esta "ilha" caso de estudio, se localizaba en la vía Travessa da Póvoa, 426. Definida en la figura Fig. |209|. Se ubicaba a 1250m de la Câmara Municipal de Oporto y de la Avenida de los Aliados, centro histórico de la ciudad.

La calle que daba acceso a la "ilha", a diferencia de las calles adyacentes, no era una vía lineal, comunicaba con la Avenida de Fernão de Magalhães con la Rúa da Póvoa, dando acceso a diferentes "ilhas" y antiguas industrias. La Travessa de la Póvoa era una vía básicamente de circulación, pues no presentaba infraestructura alguna ni equipamiento. El acceso desde la Avenida de Fernão de Magalhães se realizaba a través de un callejón estrecho y el acceso desde la Rúa Póvoa, aún siendo un acceso mayor que el anterior, tiene un firme precario.

La urbanización y expansión de esta zona de la ciudad se incluyó en el período de evolución de 1903, identificado por Oliveira (2007).

Las cotas de alturas existentes en la manzana, definidas en la Fig. |210| muestran diferencias de 10m entre el extremo Norte y el Sur de la manzana, con una pendiente del 4,75 % y prácticamente llano en su eje Este-Oeste con una diferencia máxima de 6m.



Fig. |224| Vista aérea de la manzana donde se ubica la ilha.

La mancha edificada de la Fig. |211| mostraba un contraste entre los llenos de las tres fábricas existentes y el barrio Fernão de Magalhães con gran espacio vacío destinado a espacios verdes entre bloques de viviendas.

La Fig. |212| revela las alturas de las edificaciones, donde la altura más relevante eran las pertenecientes a las edificaciones del barrio Fernão de Magalhães que



presentaban alturas PB+3 y PB+4. En esta zona existían otras "ilhas" que por su forma en planta y la altura de su tipología, eran fácilmente reconocibles.

El análisis micro de la parcela de la "ilha" comenzó en la Fig. |213| mostrando con la mancha de llenos, lo edificado. La parcela de superficie 1198,12m² tenía una superficie construida del 77,60%. Por contraste destacaba su negativo, una superficie de 22,40% de espacio vacío, con forma de cruz y rematado con un patio fuera de su eje longitudinal que se muestra en la Fig. |214|. En relación a los usos se identificaban solamente dos diferenciados, el uso privado de las viviendas y el uso comunitario de las instalaciones sanitarias, localizadas en el punto medio y al final de la "ilha" Fig. |215|.

El grado de ocupación en la ilha era alto, de las 34 viviendas existentes, 32 viviendas estaban habitadas y solamente dos casos no estaban ocupadas. El estado de las edificaciones y de las viviendas en su mayoría era bueno, exceptuando una de las viviendas de planta baja más antiguas, que se encontraba dos peldaños bajo el nivel del pavimento y como se había podido constatar presentaba muchas humedades.

En la "ilha" existían las dos tipologías de vivienda indicadas en la Fig. |218| una primera de PB, existente ya en 1892 y una nueva tipología de viviendas de una única planta en altura en tres bloques habitacionales de construcción posterior. Las diferentes tipologías existentes eran diseñadas en la Fig. |220| y con mayor detalle en la Fig. |221|. Algunas viviendas habían sido reformadas al gusto de sus inquilinos y bajo los costes de éstos. En lo que concierne al propietario de la "ilha", éste había arreglado hace dos años los bloques habitacionales, substituido sus tejados y revestido con mortero las fachadas de los bloques con acabado pintado en blanco. Mientras que las viviendas de planta baja más antiguas, no habían sufrido obras de mejora por parte del propietario de la "ilha", tan solo se habían realizado pequeñas obras por parte de sus habitantes.

Entre las diferentes tipologías el uso del espacio público era definido en un esquema representado en la Fig. |219|. Esta "ilha" presentaba signos de cuidado y de apropiación del espacio por parte de sus habitantes. Existían marcas respetuosas y marcas agresivas de apropiación del espacio. Destacaba en esta imagen, los espacios apropiados por parte de los vecinos de la "ilha". Los de mayor presencia eran aquellos situados al fondo de corredores y donde no existía circulación. La imagen ponía de relieve también el patio final de la "ilha" como un gran espacio para tender.

Las actividades del interior de la vivienda se expandían al espacio exterior en puntos diferentes del espacio "ilha", desde el cocinar (preparar barbacoa) hasta el descansar y relajarse en un sofá. Se apreciaba que los distintos grupos de edad se identificaban con el lugar. Los habitantes realizaban actividades diarias, cotidianas, en el espacio común. Los niños disfrutaban del espacio público, los mayores se sentaban en el sofá exterior a charlar, actividades como jugar y convivir eran comunes en este espacio público.

LAS VIVIENDAS

En esta ilha se había podido visitar dos viviendas de tipología y fecha de construcción diferente, buscando identificar características similares y desiguales entre ellas.

Ambas viviendas se localizaban próximas al acceso. Cuando uno se adentraba en el espacio “ilha” eran las primeras viviendas que se visualizaban, a ambos lados, formando la esquina en las edificaciones y en posición enfrentada. La vivienda de tipología PB se localizaba en la Fig. | 225 | a mano derecha, y la otra visitada corresponde a tipología vivienda en altura situada frente a la anterior, en uno de los bloques habitacionales.

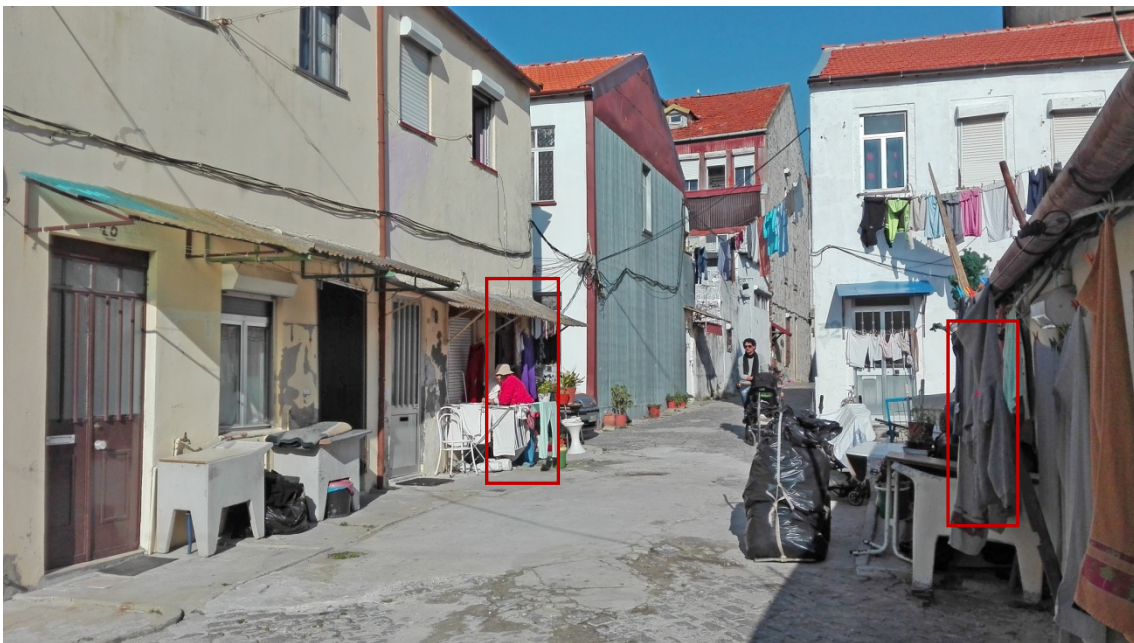


Fig. | 225 | Viviendas visitadas de la “ilha”



Fig. | 226 | Localización de las viviendas visitadas

La primera vivienda visitada, de tipología PB, forma parte de las viviendas más antiguas de la “ilha” , según refiere la planta de 1892 donde viene representada en

una primera fase de construcción. Adosada a ella se sitúan unas de las instalaciones sanitarias, de construcción posterior, que corresponden con las instalaciones situadas a la mitad de la "ilha".

En esta vivienda no se ha podido realizar un reportaje fotografico debido a la negativa por parte de su habitante. La vivienda ya en fachada se presentaba cerrada con materiales textiles, cuidando la intimidad de la vista hacia su interior, debido a que su propietario guardaba con recelo material de la actividad a la que se dedicaba, utilizándola como vivienda y almacén de chatarra.

Su distribución presentaba las mismas dependencias de la "ilha" básica, una sala como primera dependencia, una alcoba abierta a la sala utilizada como dormitorio y un pequeño espacio destinado a cocina. Se situaba dos peldaños bajo la rasante de la vía , lo que originaba humedades en el interior de la vivienda.



Fig. | 227 | Fachadas de la vivienda, tipología PB.

La otra vivienda visitada, pertenece al bloque habitacional de tipología vivienda en altura, de construcción posterior. Estos bloques habitacionales presentaban dos plantas con diferentes viviendas, se ha podido visitar una de las viviendas situadas en planta baja. Como se comentó a lo largo del análisis estas viviendas a pesar de ser más recientes, mantenían la tipología básica de "ilha", aunque con mejores cualidades y calidades. Desde la puerta de esta vivienda se accedía a la estancia de mayor dimensión, la sala y se visualizaban las dos dependencias a mayores, la alcoba (dormitorio) y la cocina. A diferencia de la tipología de "ilha" básica llamaba la atención la gran altura de suelo a techo, que se apreciaba en la imagen Fig. | 228 | al ser comparada con la escala de la figura de la habitante de la casa. La vivienda tenía más superficie que la "ilha" de tipología básica, siendo esta próxima a los 30m². Las dimensiones de las dependencias por tanto mayores, salón de 16m², dormitorio con la cama enfrentada a la puerta 5m² y cocina 6,5m². Otra de las diferencias, era la dimensión del vano abierto que da paso a la alcoba. Normalmente en las "ilhas" se dejaba el hueco de paso sin colocar la puerta, son huecos estrechos en los que no se colocan puertas, estas eran substituidas por cortinas, renunciando a la intimidad pero ocultando el espacio. En este caso el hueco del tabique divisorio presentaba una gran luz de paso libre. En ambos huecos de paso a las otras dependencias se seguía manteniendo la inexistencia de puertas.



Fig. | 228 | Interior de la vivienda. Tipología vivienda en altura.



Fig. | 229 | Fachada de la vivienda. Tipología vivienda en altura.

Una vez analizados individualmente los estudios de caso seleccionados, se llevó a cabo el análisis comparativo. Éste se basó en el análisis de la relación y comparación entre los tres casos de estudio, obteniendo conclusiones de los diferentes puntos del análisis.

El análisis comparativo se realizó en cuatro partes, que se corresponden con las partes analizadas en las fichas ya mostradas de los casos de estudio. Con este análisis se pudo llegar a consideraciones sobre:

-La "ilhas" y su envolvente: Localización en la ciudad, relación con las vías, con el centro urbano y con los equipamientos de los tres casos de estudio.

-Análisis de la manzana donde se ubican la "ilhas": que aportará datos sobre la topografía, la superficie construida y alturas de la edificación de los casos estudiados.

-El análisis de la "ilhas" y sus parcelas, mostraron la relación entre los diferentes espacios, su uso y las circulaciones que los articulan. Analizando la forma, las dimensiones, la configuración, las circulaciones, la relación entre planta y alzado. Buscando identificar los condicionantes de cada caso.

-Y por último la comparación entre los diagramas de los diferentes espacios de la "ilhas" y de la apropiación del espacio en ellas.

A través de este análisis se buscó entender cómo funcionaba el espacio común de la "ilha", su auto organización y como el espacio influía o nó, en el sentido de comunidad y relación entre los habitantes de la "ilha".

El análisis de la estructuración espacial, resultó indispensable para caracterizar este tipo de comunidades específico de Oporto.

Pretendiendo sacar nociones de este paisaje "ilha" como prototipo o referente en el proyecto de intervención urbana. Entender porqué satisfacen estos espacios las necesidades de algunas personas que de allí no quieren salir o han vuelto a vivir en las "ilhas" por defender que sus necesidades son cubiertas, mientras que el hábitat de la ciudad está lejos de cumplir esas necesidades.

Para desgranar estos aspectos de los casos de estudio se optó por articular la información con planos y diagramas explicativos, que parten de lo analizado en las fichas de caso de estudio.

Se realizó el análisis comparativo siguiendo los ítems de las fichas de análisis de los casos de estudio que se abordaron de forma sintética y siguiendo un modelo único, de modo a permitir la comparación entre los casos escogidos y sus componentes.



LOCALIZACIÓN, VÍAS Y EQUIPAMIENTOS:

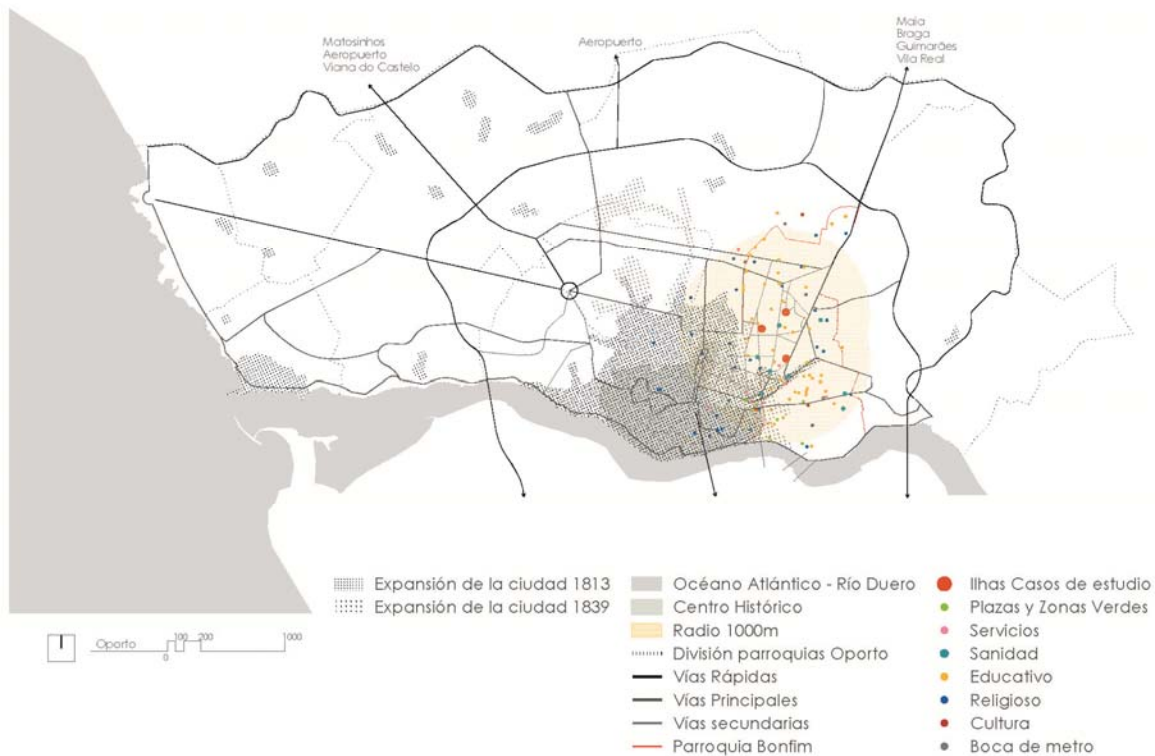


Fig. | 230 | Localización de las tres “ilhas” caso de estudio.

Las tres “ilhas” caso de estudio se situaban cerca del centro de la parroquia del Bonfim, la ilha Travessa da Póvoa localizada más hacia el Norte, al Sur la “ilha” Fernão de Magalhães y hacia Oeste la “ilha” D. João IV (Bela Vista). Respecto al centro histórico, la “ilha” D. João IV (Bela Vista) es la que se encontraba más cercana y la “ilha” de la Travessa da Póvoa la que se encontraba más alejada. Las tres “ilhas” poseían una localización cercana al centro, lo que le permitía a los habitantes de las “ilhas” disponer de todo lo necesario de una forma próxima, sin necesidad de disponer de vehículo propio. En cuanto a su origen pertenecían a diferentes periodos de expansión urbana de la ciudad, la “ilha” Travessa da Póvoa se construyó en el período de crecimiento de la ciudad definido por Oliveira (2007) como el de 1903, mientras que la “ilha” Fernão de Magalhães y D. João IV (Bela Vista) pertenecían al período anterior de expansión, identificado por el mismo autor como el de 1892. La “ilha” Póvoa más reciente en el tiempo, se construyó en una pequeña aldea agraria, entre campos de cultivo, debido a la necesidad de terrenos para la construcción, por falta de espacio en el centro de la ciudad, se dió lugar a una urbanización creciente a otras áreas generando en este lugar una zona donde se concentraron muchas “ilhas”.

La “ilha” Fernão de Magalhães y D. João IV (Bela Vista) tenían acceso desde vías principales de ancho considerable y trazado lineal a diferencia de la “ilha” Travessa da Póvoa a la que se accedía desde una vía secundaria denominada Rúa de Santos Pousada y que presentaba características muy diferentes, trazado irregular y curvilíneo. La “ilha” de la Póvoa localizada como se comentó en una antigua aldea, permanecía aislada de las vías estructurantes, puede ser que hasta deliberadamente escondida, a diferencia de calles como la de San Victor que se inundaba de “ilhas”, entre tantas otras

La orientación del acceso difería según el caso: la "ilha" Fernão de Magalhães tenía orientación Este, hacia Oeste la "ilha" D. João IV (Bela Vista) y hacia Norte la "ilha" da Travessa da Póvoa. Respecto al centro urbano la "ilha" D. João IV (Bela Vista) estaba más próxima. Sin embargo respecto a la relación con los equipamientos próximos era la "ilha" Fernão de Magalhães la que se encontraba en una zona referente de la ciudad, en el centro del Bonfim cerca del Campo 24 de Agosto, donde se situaba la "freguesia" y cerca de todo tipo de equipamientos. La boca de metro conectaba la "ilha" con toda la ciudad. Era una zona urbana destinada al turismo y esta ubicación le confería muchos factores positivos pero a la vez también negativos ya que era la que poseía más riesgo de desaparecer ante el elevado valor económico de su suelo. Las manzanas donde se ubicaban estas tres "ilhas" eran de tamaños muy diferentes, decreciendo a medida que se alejaban del centro histórico.

RELIEVE

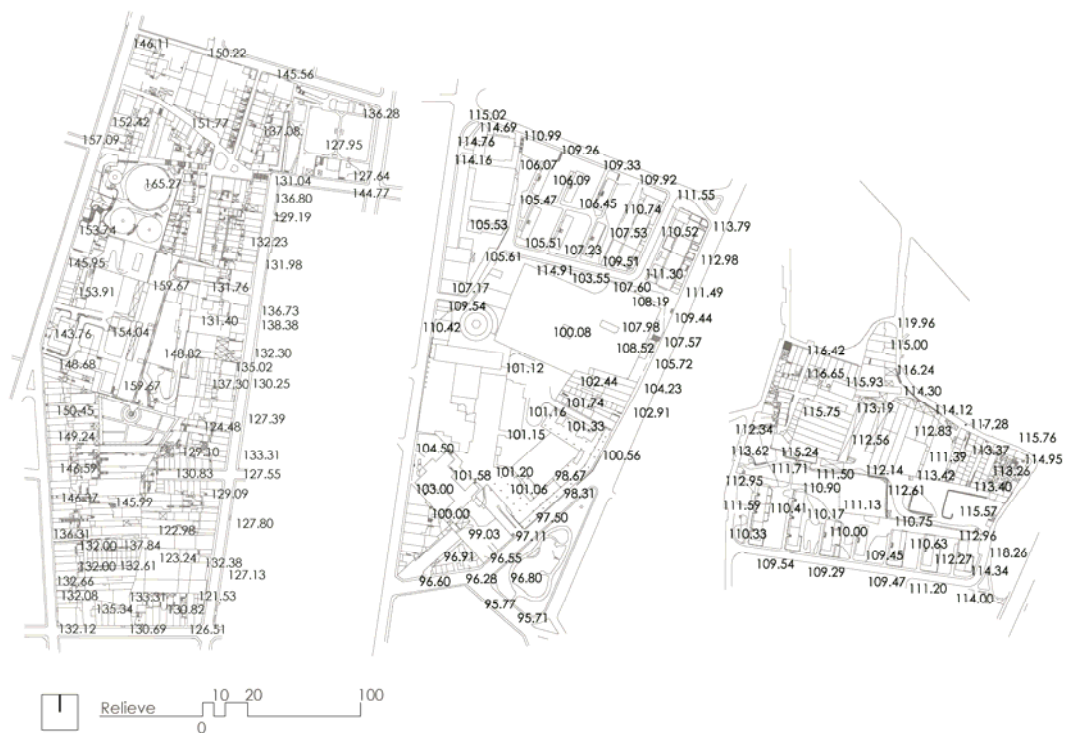


Fig. | 231 | Relieve de las manzanas donde se situaban las tres "ilhas", D. João IV, Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa.

Como se podía apreciar en los relieves de las manzanas que contenían las "ilhas" caso de estudio, la manzana donde se localizaba la "ilha" D. João IV (Bela Vista) es la de relieve más accidentado por localizarse en el Monte de los Congregados, punto más alto de la ciudad. Las manzanas donde se localizaban la "ilha" de la Avda Fernão de Magalhães y Travessa da Póvoa presentaban una ligera pendiente ascendente hacia Norte que en el primer caso llegaban a diferencias de veinte metros de altura, mientras que en el segundo caso no exceden los seis metros. En los ejes Este - Oeste de ambas "ilhas" la diferencia de altura es inferior a tres metros.

LLENOS



Fig. | 232 | Masa construida en las manzanas donde se situaban las tres "ilhas", D. João IV, Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa, por ese orden.

La manzana donde se localizaba la "ilha" D. João IV (Bela Vista) es la más densificada de los tres estudios de caso. En esta manzana eran muchas las edificaciones con uso destinado a vivienda que delimitaban el perímetro de la manzana exceptuando dos parcelas con edificaciones exentas de gran tamaño, que albergaban un gran hotel y los depósitos parte de la red de aguas de la ciudad .

Por el contrario la "ilha" Fernão Magalhães presentaba grandes parcelas. Una de ellas destinada a equipamiento hotelero y la otra albergaba la construcción de un gran estacionamiento. Esta dimensión de parcelas tenía relación con su pasado, por ser una zona de la ciudad que estaba cubierta por grandes parcelas agrarias, de ahí el nombre Campo 24 de agosto. Posteriormente se construyeron dos grandes fábricas ya comentadas en el análisis de la "ilha" que configuraron parcelas de gran superficie, condicionando la construcción en la manzana. Además el carácter industrial de la manzana no ayudó a que esa fuese un lugar atractivo para la construcción de vivienda burguesa.

La manzana donde se ubicaba la "ilha" de la Travessa de la Póvoa, era una manzana poco densificada debido a las tres fábricas existentes. La zona Sur se convirtió en el Barrio Fernão de Magalhães construido en 1960 incluido en el *Plano de Salubridade das ilhas*, con grandes zonas verdes ajardinadas. La zona más edificada era la zona Oeste hacia la calle denominada *Rua de Santos Pousada*.

La "ilha" D. João IV (Bela Vista) era la manzana con más edificación debido a la cercanía al centro de la ciudad, que en su mayoría estaba destinada a vivienda. Se apreciaron diferencias en la densidad de la construcción respecto a las otras dos

"ilhas", casos en los que su marcado carácter industrial pudo condicionar su desarrollo habitacional. Las grandes fábricas condicionaron las dimensiones de las parcelas y por tanto los usos a los que podrían ser destinados sin realizar grandes segregaciones.



Fig. | 233 | manzana "ilha" D. João IV.



Fig. | 234 | Manzana "ilha" Fernão de Magalhães.



Fig. | 235 | Manzana "ilha" Travessa da Póvoa

ALTURAS



Fig. | 236 | Alturas de la edificación en las manzanas donde se situaban las tres "ilhas", D. João IV, Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa.

Como norma general el criterio de las alturas de la edificación, se mantuvo en las tres "ilhas", siendo las edificaciones más cercanas a las "ilhas" de PB+1 o PB+2 (en casos puntuales) coincidiendo al mismo tiempo, con las vías más antiguas y quedando reservadas las edificaciones de mayor altura a las zonas de las grandes avenidas y de edificación más reciente. En el caso de la "ilha" D. João IV (Bela Vista) la calle Anselmo Braancamp y la Rúa Moreira y en el caso de la "ilha" de la Avda. Fernão de Magalhães la Rúa Santos Pusada. En el caso de la "ilha" de la Travessa de la Póvoa donde se presentaba edificaciones de mayor altura era en el barrio social de Fernão de Magalhães con bloques habitacionales de PB +3 y PB+4.

PARCELA: LLENOS



Fig. | 237 | Masa construida en las tres "ilhas", D. João IV, Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa.

El área construida de la "ilha" D. João IV (Bela Vista) era 72,17% respecto al 100% de la parcela, en la "ilha" Fernão de Magalhães se construyó el 69,76% de su parcela y en la "ilha" de la Póvoa se edificó el 77,60% de su superficie.

En la "ilha" D. João IV (Bela Vista) se apreció cómo se aprovechó al máximo el área para su construcción. Como ya se comentó esta "ilha" constituyó una excepción por su utilización de la tipología de vivienda en "ilha" sin tener restricciones espaciales. Debido a la efectividad de esta tipología tanto a nivel de aprovechamiento de suelo, economía de construcción y manejo de las técnicas constructivas. A pesar de ello su promotor proyectó una "ilha" con mejores características de lo habitual en aquel momento, las viviendas presentaban mayores superficies, materiales de mejor calidad como el granito de sus fachadas y pasillos de distribución de mayor ancho que permitían iluminar y ventilar de mejor modo el acceso a las viviendas.

En la mancha construida de la "ilha" Fernão Magalhães, se representaba la construcción realizada en los límites de la parcela. Según el análisis de la parcela y planta de edificación más antigua, (en la planta de 1892) la "ilha" surgió en el ámbito de la fábrica "*Companhia Fiação Portuense*" con acceso directo a ella. La construcción en los límites se realizó por ser imposible la construcción de viviendas en el centro, por falta de espacio para corredores laterales en ese aprovechamiento de parcela.

En la mancha construida de la "ilha" Travessa da Póvoa, se apreciaron dos formas diferentes, una más regular que la otra, haciendo entrever dos fechas diferentes de construcción confirmadas en la planta de 1892. La construcción de esta "ilha" en dos fases diferentes provocó espacios libres entre las edificaciones para dar lugar a los accesos. La primera fase estaba constituida por una banda de viviendas alineadas con un extremo en "L" localizada en un entorno agrario pero totalmente abierta. En la fase posterior cuando el promotor de la construcción compró las parcelas, eliminó el

extremo en "L" y construyó los tres bloques de illas de vivienda en altura, configurando la "ilha" propiamente dicha y cerrando el núcleo habitacional en sí mismo.

La forma de esta "ilha", donde las edificaciones se van cerrando hacia un punto, es similar a la de de la "ilha" Fernão Magalhães, sin embargo ésta última no se cerró completamente por dar acceso a la fábrica desde la "ilha". Esta disposición de la construcción en la parcela, aumentó la sensación de perspectiva y posibilita a la vecindad una visión mayor del espacio de la "ilha".

VACÍOS



Fig. | 238 | Masa de vacíos en las tres "ilhas", D. João IV, Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa.

La forma de los vacíos presentaba dos tipos diferentes. Un tipo en "V" o punta de flecha, que se caracterizaba por un pasillo de acceso estrecho, una zona amplia central y una zona final estrecha, presentada en las "ilhas" Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa, donde se aseguraba un mayor campo de visión de cada habitante desde su vivienda a la "ilha". Este tipo de vacío generaba que las circulaciones fueran centrales, agrupando las comunicaciones en una zona y creando un centro de los movimientos diarios. La otra forma se identificaba en la "ilha" D. João IV (Bela Vista) los espacios vacíos eran totalmente diferentes, no permitían la visión general y subdividían la "ilha" en zonas perfectamente delimitadas. Un espacio vacío de acceso a los corredores como zona comunitaria, y dos corredores más privados de acceso a las viviendas, uno más ancho de acceso a las viviendas de mayor calidad y uno de menor ancho que daba acceso a las viviendas de tipología PB. La división social interior de la "ilha" era acentuada por los espacios vacíos y por las características constructivas. Como se comentó en el análisis individual de la "ilha", esa diferenciación existía entre los propios habitantes, como ellos relataban era tan marcada que ni los niños jugabas juntos.

La diferente configuración de los espacios vacíos o espacio común semipúblico condicionaba la relación entre vecinos. La visión general de la "ilha", el cruce del circuito diario de los habitantes, la suma de movimientos y actividades la mayoría de ellas triviales, influían en el contacto entre la vecindad. Estos grados de contacto eran acentuados por la relación con el espacio público, de acuerdo con Jacobs (2011) "(...)esas aceras no son sólo extensiones o sitios, sino auténticas instituciones sociales, dotadas de estructura, ejecutoras de funciones y que registran lógicas de apropiación y empleo organizadas a partir de pautas culturales específicas." (p. 21) Tal como la autora capta la manera en que se conformaba la sociedad urbana, la sociabilidad en la ilha sus mecanismos básicos, la apertura que los individuos y las familias debían realizar hacia un exterior en la cooperación con los vecinos o conocidos de vista, implicaban la articulación de formas sutiles, pero estratégicas de cooperación.

La "ilha" de mayor ocupación era la "ilha" de la Travessa da Póvoa, en segundo lugar estaría la "ilha" Fernão Magalhães y por último la más desocupada era la "ilha" D. João IV (Bela Vista). Se apreciaba una gran diferencia de ocupación ya que la "ilha" D. João IV, Bela Vista tenía unos índices muy bajos de ocupación. La cámara de Oporto propietaria de la "ilha" no había realizado obras de mejora en la misma desde hacía muchos años.

Los habitantes de la "ilha" de Fernão Magalhães, comentaban que las viviendas desocupadas no volvían a ser alquiladas, dejaban entrever que el propietario no tenía interés, ya que no hacía mejoras, porque era obligatorio por ley a reformar las instalaciones sanitarias. Sin embargo en la "ilha" Travessa da Póvoa a pesar de ser del mismo propietario sí se realizaron obras, en los bloques habitacionales de construcción más reciente, manteniéndose las viviendas más antiguas sin mejoras.

ESTADO



Fig. | 241 | Estado en las tres "ilhas", D. João IV, Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa.

La "ilha" D. João IV (Bela Vista) se encontraba mayoritariamente en buen estado, realizándose en la actualidad obras de rehabilitación que se convertirán en un proyecto modelo de intervención en una "ilha".

En la "ilha" Travessa da Póvoa se había realizado en los últimos años obras de sustitución de cubierta y revestimiento de fachadas en las edificaciones más actuales de vivienda en altura, realizadas por parte del propietario. Las viviendas antiguas no habían sufrido modificaciones, salvo las escasas mejoras realizadas por sus habitantes. Las viviendas de esta "ilha" estaban en buen estado exceptuando una de las viviendas más antiguas que presentaba muchas humedades porque su pavimento estaba situado por debajo de la rasante del terreno.

Por el contrario, la "ilha" de Fernão Magalhães, a pesar de ser del mismo propietario que el de la "ilha" Travessa da Póvoa no se habían hecho mejoras recientes. Hace apenas un mes se había caído uno de los tejados de una vivienda deshabitada, esto con el paso del tiempo provocará que el estado de conservación de las viviendas anexas se degrade con facilidad. Esta "ilha" presentaba un buen estado exceptuando esta vivienda en la que se ha caído el tejado.

TIPOLOGIAS

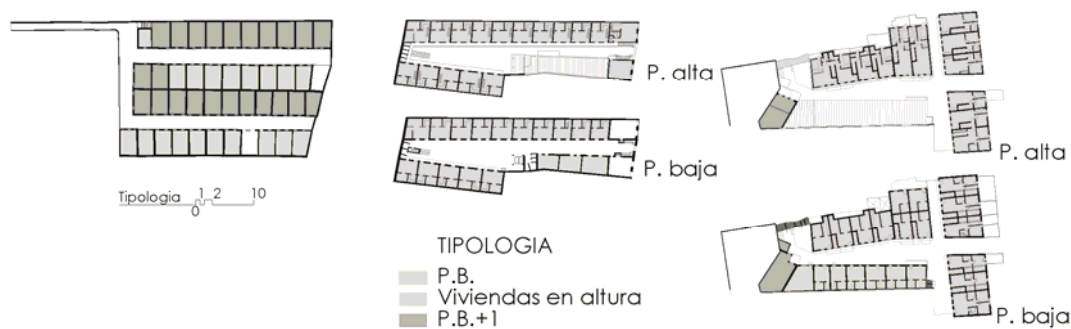


Fig. | 242 | Tipologías en las "ilhas", D. João IV, Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa.

Las tipologías utilizadas en "ilha" D. João IV (Bela Vista) eran de PB y PB+1, sin embargo las otras dos "ilhas" utilizaban la tipología de viviendas en altura en su mayoría, aunque presentaban algunas viviendas en PB y el caso de la Póvoa alguna de PB+1.

En la "ilha" de Fernão Magalhães, la tipología de vivienda en altura, parte de la forma "patio" distribuidas en torno a un espacio central, donde se accedía a la planta superior a través de una escalera. La circulación y acceso a cada vivienda se realizaba a través de un voladizo protegido con barandilla. Debido a ello autores como Oliveira (2007) denominaban esta tipología como "baranda".

La "ilha" Travessa da Póvoa presentaba dos tipologías, una anterior más antigua de PB ("ilha" básica) y una posterior más moderna de viviendas en altura. Como conclusión al estudio de tipologías presentado en el caso de estudio, se pudo observar que en la "ilha" más reciente se verificaba el cambio de utilización de tipologías. Las viviendas diferentes en altura, eran alteradas y se construían haciéndolas de mayor dimensión. El acceso a la vivienda superior pasó a realizarse a través de escaleras, independizando como un elemento en bloque, la vivienda inferior y superior, del resto. Esto facilitaba al inquilino la posibilidad de alquilar la vivienda inferior y superior convirtiéndola en una sola. Permitía mayor variedad de posibilidades tanto de distribución como de cobro de alquiler al propietario sin acarrearle costes, ya que, aunque se alquilase una vivienda independiente o las dos al mismo inquilino, los costes de las obras realizadas en su interior eran siempre sufragadas por el que las habitaba. Además esta tipología de "ilhas" en vertical se adaptaba fácilmente a la construcción en bloque y mantenía las mismas características de la "ilha" básica.

En la "ilha" D. João IV (Bela Vista) la distribución de la vivienda se resolvía en PB y PB+1. Sin embargo, la "ilha" de Fernão Magalhães, y en la "ilha" de la Travessa da Póvoa se resolvía la distribución mínima en un solo nivel, en una misma planta ó como excepción aprovechaban el espacio bajo cubierta en los casos de vivienda en planta

alta como un dormitorio añadido. La distribución la configuraba una sala, una alcoba y una cocina. Llamaba la atención que a pesar de la diferencia en el tiempo de las fases de construcción de la "ilha" de la Travessa de la Póvoa la distribución era la misma.

Respecto a la distribución interior de las viviendas, las particiones interiores aunque eran mínimas marcaban el espacio de una forma muy rígida, evitando la flexibilidad espacial.

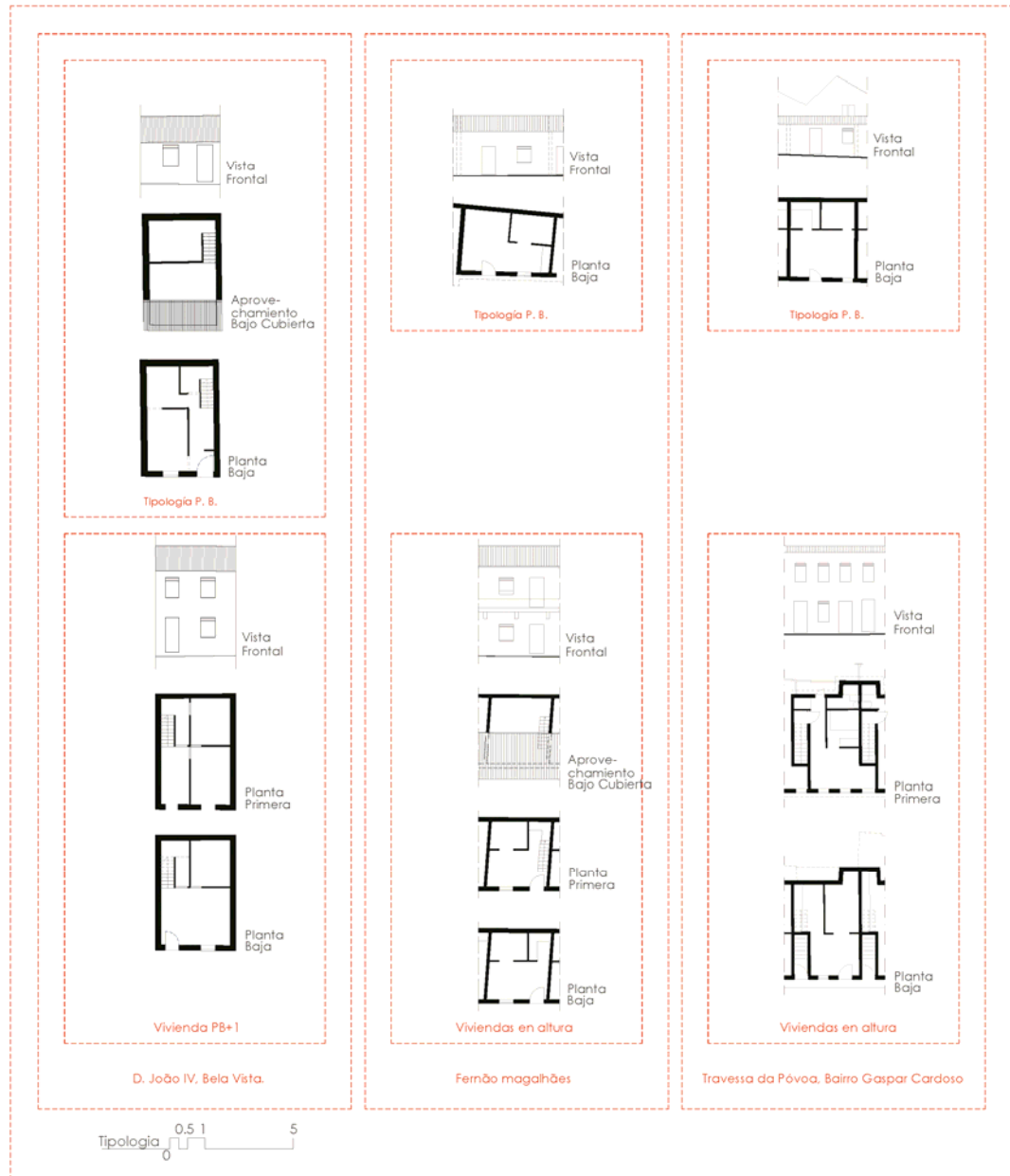


Fig. | 243 | Tipologías existentes en los tres casos de estudio

La organización funcional de las construcciones tenía una gran relación con la forma y el tamaño de los espacios interiores. La estancia de vivir (la sala), la de dormir (la alcoba) y por último la de servicio (la cocina). Existía una jerarquía espacial interpretando la importancia de una parte en relación a la escala, forma o ubicación,

permitiendo estructurar escalas de lo público a lo privado. La sala, más pública y donde se realizaba la vida cotidiana se localizaba en la entrada y la alcoba más privada, como espacio de menor utilización se localizaba en un segundo plano más alejado de la entrada. La cocina de superficie muy reducida aprovechaba pequeños espacios, se localizaba bajo las escaleras en el caso de la "ilha" D. João IV (Bela Vista) y, en las viviendas más recientes de la "ilha" Travessa da Póvoa se presentaba como una dependencia de mayor dimensión.

La pequeña escala resultaba un condicionante para la relación de los espacios. La configuración de la estancia sala, resultaba la más importante, haciendo así que pudiese convertirse en sala propiamente dicha, recibidor, dormitorio, salón de comedor y casi siempre albergaba funciones destinadas a la cocina como el almacenaje de alimentos y la ubicación de la nevera. En el caso de viviendas de dos plantas, se dividía la distribución destinando la planta inferior a la zona de día (sala y cocina) y la planta superior a la zona de noche, dormitorios. A excepción de algunas viviendas en las que sus habitantes eran de edad avanzada y el acceso a la planta superior era dificultoso por sus condiciones físicas.

RELACIÓN ENTRE LOS ESPACIOS Y APROPIACIÓN

Se apreciaban diferencias entre la relación de los espacios de las diferentes "ilhas". El paso del espacio público al espacio semi-público, ya en el interior de la "ilha" es diferente en cada "ilha". En la "ilha" D. João IV (Bela Vista), esta diferenciación era marcada por el corredor estrecho que une ambos espacios y posteriormente por la colocación reciente del portón existente. En la "ilha" de Fernão Magalhães, la existencia de portón era más antigua, al permanecer abierto y no cerrar la visión al interior de la "ilha" se percibía como si fuera inexistente. La "ilha" Travessa da Póvoa era una "ilha" abierta a la ciudad, su acceso era marcado por una parcela en la que no se realizó construcción y dio lugar a una calle interior, por la que accedían vehículos. El acceso del espacio público al semi-público era directo. Los límites de espacio público y espacio semi-público estaban perfectamente marcados en los tres casos de estudio. En la zona semi-pública se diferenciaban varias zonas, la zona semi-privada y las zonas privadas o viviendas que estaban perfectamente delimitadas, mientras que las semi-privadas ó semi-públicas estaban más confusas. Siendo en su mayoría demarcados por los propios habitantes de la "ilha" y no por la forma de la "ilha". Los que allí vivían son los que indicaban los límites unos de forma más agresiva que otros. Así, aunque la forma de la "ilha" delimitaba una zona semi-pública de uso por parte de toda la comunidad, los habitantes mediante apropiación del espacio creaban el espacio semi-privado quedando la forma del espacio público condicionada a un segundo plano.

La mayor ocupación de este espacio semi-privado generado por los habitantes se apreciaba en la "ilha" Travessa da Póvoa, luego en la "ilha" de Fernão Magalhães, y por último en la "ilha" D. João IV Bela Vista. En la "ilha" D. João IV (Bela Vista) no se apreciaba tanto la apropiación del espacio, esto no era solo debido a que era la que se encontraba más desocupada sino también a la forma de la "ilha". Esta ausencia de marcas individuales del espacio colectivo exterior de la "ilha", implicaba una desapropiación que estipulaba que el uso de un lugar estuviese íntimamente de acuerdo con lo que fué programado.



Se apreciaba mayor apropiación del espacio en las "ilhas" de forma "patio" y "abierta" entre los tres casos estudiados. La estructura espacial de la "ilha" determinaba los elementos comunes, estáticos y los espacios de relación ó los más privados. La relación entre los diferentes espacios en la "ilha" y la vivienda, sus usos y las circulaciones que los articulaban eran indispensables en este tipo de construcciones. Estas circulaciones, entre estos espacios y sus constantes desplazamientos que se generaban dentro de la "ilha", condicionaban la relación entre los vecinos.

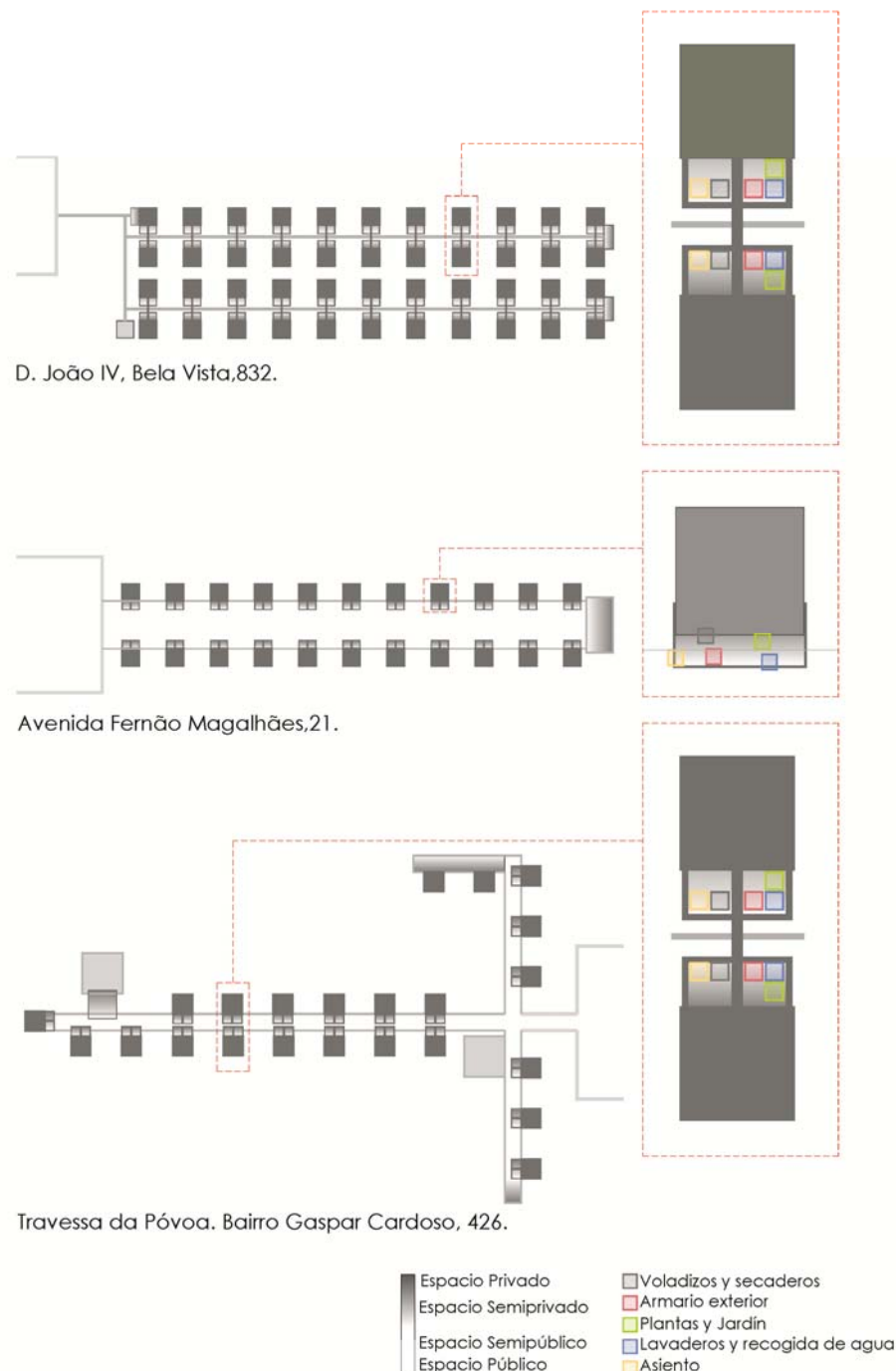


Fig. | 244 | Relación entre los espacios y apropiación en las "ilhas", D. João IV, Fernão Magalhães y Travessa da Póvoa.

6

CORRELACIÓN ANALÍTICA

6.1 CORRELACIÓN ANALÍTICA CON EL MARCO TEÓRICO

Para la valorización de los dispositivos morfo-tipológicos denominados "ilhas" en la ciudad de Oporto se comenzó por la realización de un análisis documental, centrado en el estudio de la ciudad, de acuerdo con Lamas (2007) la arquitectura no podía ser comprendida si no como una parte de la ciudad.

En el marco teórico se realizó una reflexión sobre el urbanismo reciente y sobre las diferentes vertientes del urbanismo moderno y como éstas, a través de la morfología urbana contribuían al estudio de la ciudad. El estado del arte ha ayudado a poner de relieve las investigaciones realizadas sobre el tema en la actualidad.

Los diferentes planes que habían afectado a las "ilhas" y al desarrollo urbano tenían relación con los conceptos de urbanismo culturalista y urbanismo progresista descritos por Choay, (1978), a través de los cuales se había podido establecer una relación de los principios que definían las intervenciones contemporáneas asociadas al urbanismo moderno y posmoderno.

El urbanismo culturalista descrito por Choay (1978), contemplaba la preocupación por el impacto que la industrialización había tenido sobre el espacio urbano, especialmente sobre los centros históricos, reivindicando la importancia de la pertenencia a un colectivo, la vecindad, la cotidianeidad, las estructuras orgánicas, el respeto por la herencia del pasado, etc. De este modo, comenzaron a ganar importancia las teorías conservacionistas en variadas vertientes, algunas de las cuales ejercieron una importante influencia estética en gran parte del urbanismo posmoderno, en los centros históricos.

El urbanismo progresista se mostraba contrario al culturalista, muy asociado al modernismo y posteriormente a la modernidad. Sus bases principales, mantenían el empleo de la racionalidad. Se caracterizaba por el rechazo a las tradiciones o herencias del pasado, promoviendo la necesidad de un sistema nuevo en substitución a los modelos pre-industriales, los cuales se mostraban ya inadaptados para resolver los problemas de la humanidad.

A partir de estos dos pensamientos, comenzaba a desarrollarse la más influyente teoría arquitectónica durante los siglos XIX, XX y XXI, llegando a los procesos actuales de intervención en la ciudad existente.

En el caso de Oporto, las intervenciones en las "ilhas" y en su centro histórico habían pasado por varias fases destacadas. Se identificaba una primera, anterior al 25 de Abril de 1974 relacionada con una visión progresista, asociada al movimiento moderno, como paradigma de este fenómeno y donde eran patentes las numerosas propuestas de renovación urbana del centro histórico, iniciadas con criterios sanitarios e higienistas, sin dar importancia al grave problema de la degradación social. Dando lugar a cambios en la estructura urbana, destruyendo la estructura preexistente para generar una nueva de carácter racional, adaptada "a las necesidades de la sociedad contemporánea" sirviendo casi siempre a los intereses de la burguesía.

Se expulsaron así, a las clases más humildes para zonas periféricas, siguiendo el ejemplo de las obras de París de Haussman, que abría ejes sobre la matriz medieval,



mejorando la salubridad y el control policial y enviando a las clases más desfavorecidas a la periferia.

Como se comentó en el marco teórico, como critica Lefebvre (1978) los conflictos entre clases se plasmaban en la estructura y forma urbana. En esta fase, se transformaba la segregación espacial en el interior de manzanas, en una desagregación de personas y comunidades en zonas periféricas a la ciudad, con una marcada segregación socio-espacial en barrios sociales.

Una segunda fase de intervención después del 25 de Abril de 1974, tenía como característica el impulso revolucionario, la participación popular y la intervención social y el "Derecho a la ciudad", la defensa del patrimonio edificado, la historia y las identidades locales, en iniciativas como el SAAL y el CRUARB. Siguiendo principios de cartas como la de Venecia y Ámsterdam, que tenían en cuenta la implicación de los residentes en la zona y evitaban la sustitución demográfica.

El SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local) constituiría novedades sin precedentes. Fueron iniciadas 33 operaciones correspondiendo a 11500 familias."(...) o SAAL constituiu um momento de grande importância como reflexão sobre a cidade histórica e o seu destino" (Alves, 2014, p.80).

El proceso SAAL de Oporto se integraba en lo que Secchi denominaba "planes de tercera generación" hechos no para la expansión, si no para consolidar y reordenar la ciudad. Planes que no se limitaban sólo a modificar la ciudad existente, sino que aspiran a adecuar su espacio a las necesidades de la sociedad contemporánea.

El SAAL intervenía en la ciudad de Oporto conciencializado con los resultados del modernismo referente, a las propuestas de sustitución y resolución de la ciudad industrial. La característica común de estas propuestas era la relación equilibrada entre la edificación y los espacios libres. Fueron desenvueltas en dos frentes principales: La ciudad Jardín de Ebenezer Howard en 1890 que promovía una nueva relación entre ciudad y campo, con la intención de recuperar la casa unifamiliar y la Ciudad Concentrada, que admitía la alta densidad, como ejemplo, la propuesta de Le Corbusier. En base al modelo de Ciudad Jardín se creaba un modelo posterior, la Siedlungen de los años 20 donde en cierto modo, las intervenciones del SAAL hacían un paralelismo. Las propuestas del SAAL se basaban tipológicamente en las casas unifamiliares en banda de las Siedlungen pero en un contexto urbano diferente. Las Siedlungen abordaban la casa integrada en una organización comunitaria como las intervenciones de SAAL en las "ilhas" manteniendo esa idea construir la vivienda unifamiliar en el seno de la comunidad, manteniendo a los habitantes en el local y así asegurando los lazos comunitarios.

Por otro lado, existían aspectos que hacían aproximar las intervenciones del SAAL a los Hofe de Viena como la existencia de espacios comunitarios de ambiente social, reforzado por la intención de construir espacios y equipamientos colectivos.

El SAAL a pesar de nacer como proceso revolucionario coexistía con órganos de poder local aun embebidos en el antiguo régimen autoritario, que lo llevaron al final del proceso. Según Queirós (2007),



O resultado foi o desenvolvimento, em articulação com o movimento de moradores, de diversos projectos inovadores de habitação social, cujos objectivos passavam essencialmente por contrariar a expulsão das classes populares do centro da cidade e obstar às tentativas de desestruturação dos seus modos de vida. (p.11)

El impulso revolucionario hizo surgir iniciativas de rehabilitación urbana en el centro de Oporto como el “Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira-Barredo” (CRUARB) en 1974, constituían una contrapropuesta a los principales designios del Plano Director de 1962. El proceso de rehabilitación urbana visado por las intervenciones del CRUARB tenía como principio la defensa de la residencia de las clases populares en el centro histórico y la recuperación del patrimonio histórico, cultural y edificado de esa área de la ciudad. (Queirós, 2007) haciendo uso de palabras de el CRUARB, citadas por Queirós (2007),

(...), implicando a fixação das famílias ao seu bairro e, mesmo, à sua rua de origem. As gentes que dão sentido às próprias características dos espaços da cidade, e que com eles se identificam, garantem a interacção fundamental para que o património físico continue sendo desses habitantes (e) da cidade— e não uma área transfigurada para outros usos mais ou menos exclusivistas (por exemplo, o turismo), passando a ser apreciada sob pontos de vista exógenos e com finalidades externas ao meio social original CRUARB. (p.11)

El CRUARB veía limitados sus recursos y sus intervenciones lo que explicaba la imposibilidad de la institución de evitar el vacío consecutivo del centro de la ciudad y su degradación. En este período se vivía un retroceso en las políticas de vivienda e intervención en el centro de Oporto debido a la desindustrialización y terciarización.

En la década de 1990, en el contexto de Oporto Patrimonio Mundial, la ciudad volvía a preocuparse por el centro histórico, en un proceso de museificación, de reconversión urbanística, con estrategias de patrimonialización e internacionalización, reconfiguración de la imagen de la ciudad, turismo, cultura y grandes eventos, en iniciativas como el “Porto 2001”. Se buscaba mejorar la imagen de la ciudad como centro turístico y cultural, readaptar el tejido urbano degradado. Las intervenciones se basaban en mejorar lo edificado, la habitabilidad, calidad y confort rehabilitando edificios habitacionales, tirando parte o construyéndolos de nuevo y en mejorar el paisaje urbano, mejorando el espacio público, revitalizándolo. Para soportar los costes de estas intervenciones fueron revertidos los costes finales en las viviendas que traían como consecuencia la gentrificación (Recuperar el centro de la ciudad por individuos o familias con capital superior a los de los individuos o familias que tradicionalmente habitan esa área) alejando a las clases menos favorecidas de la posibilidad a estas

viviendas y áreas rehabilitadas. Los habitantes de las "ilhas" que no podían sufragar los costes de vivir en esta nueva ciudad tenían que ser enviados para edificios sociales, perdían su sentimiento de pertenencia al lugar, las relaciones de vecindad de la "ilha", así como otras prácticas identificadoras.

Con el mandato de Rui Río hasta 2013, la ciudad experimentaba nuevas políticas de intervención, entre ellas se vivía la demolición de las "ilhas" municipales antes de la entrada de las iniciativas de la SRU Porto a excepción de la "ilha" Bela Vista (caso de estudio 1), dejando de lado las "ilhas" particulares, de trato mucho más complejo y fuera de las intervenciones inmediatas del ayuntamiento.

Dentro de esta lógica de intervenciones no parecía posible cualquier integración de una rehabilitación interclasista, ni una noción democrática del "derecho a la ciudad". Ejemplo de ello fue la intervención del ayuntamiento de Oporto en 2012 en la rehabilitación de la manzana del Corpo da Guarda, dando lugar a tipologías T2 y T3 favoreciendo la entrada de nuevas familias al centro histórico, pero que cualquier habitante de alojamientos de "ilhas" no podría tener acceso, ya que fue la cámara quien definió el público para estos proyectos.

El perfil defendido por la SRU Porto Vivo, para la rehabilitación de la Baixa de Oporto era gente escolarizada, culturalmente activa y con posibilidades para mover la economía local. De este modo la identidad de las "ilhas" como comunidad, difícilmente podía ser mantenida por los nuevos habitantes. Se perdería el sentimiento de ayuda mutuo y el sentido de comunidad. Como dijo Rodrigues (2010) citado por Cunha, (2012) "recuperada arquitectónicamente, mas dinamitada antropológicamente." (p.60)

En este momento la generación actual de intervenciones en el centro histórico, se podrían identificar como posmodernas. Se asociaba en parte a la visión culturalista por su respeto a conservar las formas tradicionales, pero influida por las tendencias de consumo y mercado; dichas tendencias terminan por definir las intervenciones, dando lugar a procesos que poco tenían que ver con los principios culturalistas, pues sólo aprovechan su estética y son camuflados con denominaciones como revitalización urbana y muchos otros, que terminaban por generar desigualdades.

El recurso a la historia en la ciudad contemporánea estaba siendo utilizado por los poderes económicos, sus principales promotores. Esto fue denominado por Choay (1978) como "ciudad poshistórica", donde se manipulaba la historia con el respaldo de las administraciones públicas. Como dijo Choay (1978) citada por Vázquez, 2004 "la utilizan como antídoto contra la degradación física y social del entorno, conscientes de que, en una sociedad ansiosa por conjugar su posmoderno desarraigo, el éxito de este tipo de estrategias está garantizado" (p.28). Respaldándose en una preocupación culturalista este argumento que poseía una buena aceptación en la sociedad posmoderna, administraciones y ciudadanos eran engañados ya que esta ansia de historia, no caminaba hacia el rescate de la identidad sino hacia el consumo.

De nuevo se trataba de una estrategia compleja, la cual se podía definir como una estrategia fundamentalmente posmoderna, de carácter progresista y estética culturalista. Las actuaciones se ajustaban a la definición que Harvey (1998) hizo sobre las características del urbanismo posmoderno, en la cual se especificaba que existía una intención de generar tanto deseo, como necesidad de consumo. Siempre



apelando a la estética culturalista si era posible (en lo que se refiere a la no destrucción) pero aplicando también sobre las intervenciones una estética contemporánea, que podía ser asociada a las corrientes surgidas de la incorrecta interpretación de las teorías de Krier, tal y como citaba Hall (1996), terminando por generar una gran aceptación estética en la sociedad posmoderna.

La regeneración urbana de la ciudad de Oporto debería llegar, evidentemente a las "ilhas". Pero no debía olvidarse que en la mayoría de los casos, ellas son habitadas por personas que residían hace mucho tiempo en aquel lugar, donde tenían sus lazos de comunidad profundamente enraizados.

La CMP estaba dando ejemplo con la intervención y regeneración de la "ilha" Bela Vista en el corazón del Bonfim. Una intervención que ha tenido en cuenta "el derecho a la ciudad" de sus habitantes. Habitantes vulnerables económica y socialmente que han podido decidir, escoger, y participar en la solución a sus viviendas. Con esta iniciativa se materializaba el empeño del municipio por la rehabilitación de las "ilhas".

Cabe ahora preguntarnos si en la actualidad, esta iniciativa de regeneración urbana se encontraba o no, en un proceso de rehabilitación posmoderna, con carácter claramente progresista y estética a base de características culturalistas.

6.2 CORRELACIÓN ANALÍTICA CON EL DESARROLLO DE OPORTO

En el capítulo 3 Desarrollo de Oporto y las "ilhas" hasta el siglo XX se había estudiado el desarrollo de la ciudad. Este capítulo describía las características del urbanismo portugués y como de éstas surgía la tipología "ilha" específica de Oporto. Ponía de relieve la importancia de valorar las "ilhas" como algo único.

Este capítulo también explicaba el crecimiento de la ciudad retrocediendo hasta el momento en el que surgían las "ilhas", para poder entender el porqué de su forma y localización. De acuerdo con Aymonimo (1981), la forma urbana es un proceso continuo y para poder comprenderla hay que estudiar los periodos anteriores, ó recurriendo como defendía Poëte (1866-1950) a la historia como componente teórica privilegiada de la urbanística, para que esta historia no sólo fuese narrativa, si nó que pudiese ser de interpretación activa.

Dentro de esta especificidad al igual que Panerai (1986) destacaba la importancia que tenía la división parcelaria y las técnicas de parcelación en la estructura urbana general de la ciudad, al permitir como en el caso de Oporto la codificación de tipologías edificatorias específicas. Panerai (1986) resaltó la relación dialéctica entre la calle y las parcelas construidas, como cimentación del tejido urbano, responsable en todos los casos de la permanencia del modelo urbano establecido, sobreviviendo a la adaptación y densificación propias de la ciudad en evolución.

Otro posicionamiento que vertebraba los principios que habían sido considerados importantes, para contribuir a la valoración del carácter distintivo de las "ilhas" en el contexto urbano portuense, partía de la base que autores como Lefebvre (1978), propusieron para abordar la problemática del planeamiento urbano en la etapa pre-



posmoderna. Fundamentada en la participación de la sociedad urbana, en la conformación del espacio, en el que se desarrollaban sus actividades cotidianas para conseguir así una mayor igualdad y mediando en cuanto a la apropiación de espacios por intereses particulares, a favor de los residentes y no a favor de las tendencias de consumo y mercado.

La conformación del espacio en el que se desarrollaban las actividades de la vida cotidiana defendida por Lefebvre (1978) eran olvidadas por el urbanismo actual, que tendía a valorizar grandes movimientos y grandes funciones urbanas, olvidando esta escala, en la que se incluían comunidades como las "ilhas".

El conjunto habitacional "ilha" mostraba espacios deseados por parte de sus residentes como refiere Novais (2001) "con memória e tradição, que pode ser alternativo a outras formas de ocupação, fazendo parte da história da cidade" (p.7). Como demostración de estas características, se mostraban algunos ejemplos, como la personalización de la vivienda, las marcas utilizadas para limitar el espacio, el uso del espacio como lugar de relación, como lugar seguro para juegos. Y como la vivencia de este espacio "ilha" generaba un vínculo en la comunidad patente en la participación de la gran fiesta de la ciudad de Oporto.

La personalización de la fachada de la vivienda, no sólo servía a modo de representar a sus habitantes, también ayudaba a que el conjunto "ilha" fuese más agradable visualmente, a través de las mejoras de una vivienda, se estaba mejorando el conjunto. Las fachadas se coloreaban o se revestían de diferentes materiales para diferenciarse ante la comunidad.



Fig. | 244 | Fachadas con acabado de diferentes materiales.



Fig. | 245 | Fachadas con acabado de diferentes materiales.



Fig. | 246 | Rua Passeio das Fontainhas, 31. (Bairro da Tapada) Donde se aprecia la personalización por parte de los habitantes de cada vivienda.

En las "ilhas" cada habitante marcaba el espacio de su vivienda de forma diferente, marcando la ocupación del espacio ante el vecino lindante o el de enfrente. Muchas veces esta delimitación generaba apropiación de espacio común de todos los habitantes, unas veces podía ser de forma más agresiva pero en la mayoría de los casos se realizaba de forma pacífica. La confusión entre lo que era espacio público y lo que era espacio privado era incrementada por la estrechez del corredor de acceso. Consecuencia de la necesidad de espacio interior, la vivienda se quedaba escasa en tamaño y diversos elementos que deberían estar en el interior se situaban en el exterior ocupando un espacio común de la "ilha" y convirtiéndolo en espacio semi-privado, generando en ocasiones disputas entre los moradores. La ocupación del espacio estaba íntimamente ligado al tiempo de ocupación en la "ilha", cuanto más tiempo llevaba el habitante viviendo allí, más acentuadas estaban las marcas de apropiación del espacio.

Existían dos tipos de apropiación diferentes, una más respetuosa con el espacio común y otra más agresiva. La más agresiva se apreciaba claramente en la forma de marcar el espacio exterior en los extremos cerrados de los corredores, como consecuencia de no existir una circulación continua. Donde se utilizaba cualquier elemento como válido para marcarlo como espacio privado. Ver Fig. | 247 | | 248 |.



Fig. | 247 | Rúa San Victor, 49. Fig. | 248 | Rúa San Victor, 116.
Apropiación final de corredor

Se podían diferenciar multitud de marcas para la apropiación del espacio. Como elementos verticales eran utilizados con mucha frecuencia, pequeños voladizos que los habitantes añadían para dar acceso cubierto a las viviendas. De esta forma marcaban un límite imaginario que proyectaban al suelo y enfatizaban esa línea límite con el uso de macetas con plantas, pequeños tabiques elevados, entre otros. Todo el espacio bajo el voladizo era entendido como semi-privado cuando realmente era semi-público.





Fig. | 249 | Travessa da Póvoa, 212.



Fig. | 250 | Rúa San Víctor, 166.



Fig. | 251 | Rúa San Vitor, 76. En ocasiones los voladizos enfrentados llegaban a tocarse formando un pasadizo cubierto.



Otra forma de marcar el espacio era con elementos en la vertical, colocados en la fachada de las viviendas, era el realizado mediante los tendales para secar la ropa.



Fig. | 252 | Travessa da Póvoa, 212. Imagen de los tendales

Como marcas de apropiación del espacio utilizadas frente a las fachadas, se encontraron multitud de elementos, destacaba la utilización de lavaderos, bancos o mobiliario del interior, que se sacaba al exterior y macetas de plantas entre otros. La casa se prolongaba hasta el corredor interior de la "ilha".



Fig. | 253 | Colocación de lavaderos en fachada

Colocar macetas con plantas en el espacio común cumplía con varias funciones, como elementos decorativos y personalizados que hacían que cada vivienda fuese diferente ante las demás y delimitaban el espacio semi-privado frente a cada vivienda.



Fig. | 254 | Passeio das Fontainhas, 31



Fig. | 255 | Passeio das Fontainhas, 31. Muestra de la importancia de la vegetación en la "ilha"

En las "ilhas", el corredor interior/calle era un lugar de relación, era la extensión del espacio interior de la vivienda y funcionaba como sala de estar, donde se reforzaban los lazos de comunidad y el espacio se sentía como propio, se colocaban bancos o sillas al exterior. Estos bancos en las fachadas eran de diferentes materiales, incluso en uno de estos casos existía la mesa de reunión reflejada en la Fig. | 257 |.



Fig. | 256 |



Fig. | 257 | Rúa San Victor, 76.



Fig. | 258 | Rúa San Victor, 109.



Fig. | 259 | Rúa María Victorina

El espacio semi-público aglutinaba la vida de la "ilha". Los niños tenían la posibilidad de practicar todo tipo de deportes, ejercicios y habilidades físicas, jugaban libremente porque se sentían seguros, al contrario que en la ciudad actual, donde los niños eran enviados a jugar al parque separándolos de las calles para protegerlos y alejándolos de uno de los instrumentos clave para su sociabilización. La seguridad en la "ilha" no se obtenía gracias a presencia policial, sino gracias a la red de control voluntaria e inscrita en las personas de la "ilha". Todos los habitantes de la "ilha" se sentían

responsables de lo que pasa en el espacio "ilha", son ellos los que alimentaban la responsabilidad común.

En la línea de lo defendido por Jacobs (2011) las "ilhas" eran ejemplo de vecindario cohesionado, donde este sentimiento de comunidad, de responsabilidad social, era el que hacía que la gente se sintiera segura, porque era posible reconocerse en los demás.



Fig. | 260 | Rúa das Eirinhas, 157.



Fig. | 261 | Rúa San Victor, nº182 "ilha" do Sr. Doutor.

El espacio exterior era cuidado y era asumido como espacio de convivencia, de relación con los vecinos. Muestra de ello son las imágenes fotográficas representadas en la Fig. |262| Imágenes tomadas en la fiesta de San Juan 2014, donde se apreciaba cómo se decoraban las "ilhas" y cómo se cuidaban los preparativos del festejo. Este cuidado mostraba el gusto por el barrio.



Fig. |262| |263| Rúa San Victor nº182, en las fiestas de S. Juan 2014.



Fig. |264| Rúa San Victor nº182, en las fiestas de S. Juan 2014.



Fig. | 265 | Bairro Tapada, en las fiestas de S. Juan 2014.



Fig. | 266 | | 267 | Rúa San Victor nº182, fiestas de S. Juan 2014, cascata y cartel.

En estas imágenes se podía apreciar "la Cascata" costumbre de la fiesta y un cartel colocado en el dintel de la puerta de acceso a la "ilha", donde se podía leer una reivindicación irónica: "CÁ NA ILHA HÁ UMA DATA DE GENTE EM DESASOSIEGO NÃO HÁ SANTOS NA CASCATAS ESTÃO TODOS NO DESEMPREGO."



Fig. | 268 | Fontainhas n°318, decorada para la fiesta con mesa preparada para el festejo.

Las "ilhas" dejaban de estar ocultas en la gran fiesta de la ciudad de Oporto, la Fiesta de San Juan se celebraba en la noche del 23 de junio. Cada "ilha" participaba por parroquias en el desfile que se realizaba a lo largo de las calles de la ciudad. Todos los habitantes lo vivían como un gran día de fiesta, disfrazándose y haciendo memoria de su pasado rural, como se podía apreciar en las siguientes imágenes. Fig. | 264 | Existían muchas referencias a la industria textil y a los telares, que eran uno más en cada casa de la "ilha".

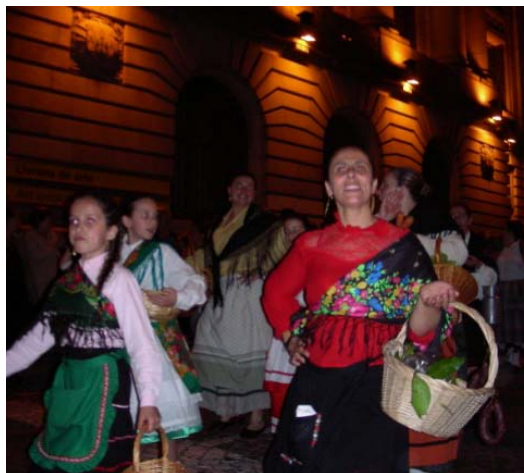


Fig. | 269 | Celebración del desfile de San Juan 2014 en la calle Passos Manuel hacia la Avenida de los Aliados, con la participación de todas las personas disfrazadas de las "ilhas" agrupadas por parroquias.

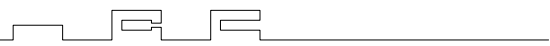




Fig. | 270 | Desfile San Juan 2014 por la Calle Passos Manuel hacia la Avenida de los Aliados.

Valorizar el sentido de comunidad que existía en las "ilhas" era también destacar su diferencia frente a los barrios de vivienda social. La resistencia general a los barrios sociales eran descritas por Pinto (2010) citado por Cunha, (2012) "É óbvio que, mais do que o desenho arquitetónico, o que define os espaços são as pessoas, mas a verdade é que a dimensão identitária que caracteriza boa parte das "ilhas" não existe nos bairros sociais" (p.74)

Sobre la relación entre barrios e "ilhas", se afirmaba en el Diario Publico (2010) citado por Rodrigues y Silva (2015),

Mas há diferenças entre os problemas dos bairros e das ilhas que devem ser clarificados: se no primeiro caso a perda de vínculos sociais e afectivos entre moradores é o que precipita muitos dos problemas existentes, no segundo há ainda um sentido de comunidade e entreaajuda que minimiza as condições precárias em que os moradores habitam. (p.52)

Una de las patologías de los barrios de vivienda social era su desprecio al espacio colectivo, remitiendo el cuidado sólo al espacio individual de la vivienda. Los conflictos entre vecinos fomentaban que no se apropiaran de estos espacios. Esta es la razón por la cual, en la mayoría de los casos, no exista interés en que se mantengan cuidados. Realzándose el sentido de que lo común no era de nadie en lugar de que lo común era de todos como ocurría en las "ilhas".

Reabilitando o espaço físico e revalorizando o espaço social, oferecendo oportunidades de maior integração destas comunidades com seu espaço circundante, estas populações poderiam não apenas permanecer em seus espaços tradicionais, com seus laços de parentesco, vizinhança e pertença, mas também enriquecer a diversidade urbana e reproduzir as práticas sociais baseadas em afetos, solidariedades, entreaajudas e também uma boa dose de conflictos que as constituem enquanto uma das múltiplas facetas da realidade portuense. Manter os moradores das ilhas em seus espaços melhorados, revitalizados, é permitir que se mantenha aquilo que é uma das principais especificidades das ilhas: a sua organização social. (Cunha, 2012, p.58)

Estaba de moda suponer que un buen barrio se creaba a base de bienes materiales, añadiendo equipamientos, parques, casas nuevas y demás. Otras cosas podían ser mucho más importantes que el alojamiento, en medio de lo que era la "pobreza" de las "ilhas", se habían creado excelentes comunidades, vecindades que contenían muchas personas que no se querían marchar.

Las "ilhas" habían proporcionado medios para autogestionarse. La vecindad "ilha" realizaba funciones de autogobierno, de acuerdo con Jacobs (2011) cuando se refería a las calles, las "ilhas" presentaban redes de vigilancia pública que protegían a los habitantes de la "ilha" y también a los desconocidos, creaban redes de vida pública cotidiana a pequeña escala, de confianza y control social, ayudaban a los niños a que se integrasen en una vida social urbana tolerante y razonablemente responsable. Y en caso de necesitar ayuda ante problemas demasiado grandes, buscaban ayuda en otras "ilhas" o en la parroquia o ayuntamiento.

Las "ilhas" eran una realidad presente en la ciudad de Oporto y no solo meros testimonios del pasado, esta disertación permitía un acercamiento a esta realidad que hoy como en el pasado, era casi desconocida, que existía en la ciudad en casi mil "ilhas", espacios colectivos y de vivienda popular, donde residían más de diez mil portuenses. Sólo en la parroquia del Bonfim, ámbito de estudio de esta disertación existían 1418 viviendas en las 125 ilhas presentes en el momento de la investigación. Esta cantidad de viviendas ayuda a sopesar su importancia en la ciudad.

Sería un error considerar este tipo de vivienda como simple, consecuencia de la industrialización, urbanización y déficit habitacional de Oporto en el siglo XIX, sin tener en cuenta los factores sociales y culturales que le eran característicos todavía hoy.

El olvido al que fueron sometidas las "ilhas", espacios localizados a espaldas de la ciudad, escondidas, una especie de "no" ciudad y que Oporto ignoró porque no interesaba, porque enriquecía a la pequeña burguesía o al funcionario intermedio del estado ó porque permitía al propietario de la fábrica pagar menores salarios. Obligaba a los trabajadores a no tener más opción que vivir en una "ilha", tanto por rentas, como por cercanía, limitándolos a condiciones de vida mínimamente aceptables.

Cabía destacar que tras el análisis documental se había detectado que las "ilhas" no estaban tan sobreocupadas como se creía, y que sus condiciones eran mejores que las antiguas edificaciones del centro de Oporto, que albergaban a trabajadores venidos del rural alquilando habitaciones al día.

La "ilha" era una tipología perfectamente adaptaba a la economía de sus habitantes, a los recursos financieros de sus promotores, a las condiciones espaciales en que se construían y a las técnicas constructivas. En aquellas circunstancias debido al modo de vida, la vivienda se adecuaba a sus funciones básicas, el de cubrir para descansar y comer.

La preocupación por la vivienda de Oporto adquirió tal dimensión que se multiplicaron las iniciativas privadas y públicas para darle respuesta. Desde ese espíritu de iniciativa resultaban los barrios operarios, los agrupamientos de casas económicas y la primera generación de barrios municipales de vivienda colectiva. Y un poco más tarde el Plano de Melhoramentos 1956-66 que permitió construir más de seis mil viviendas.

Antes y después del 25 de abril de 1974 que provocó la caída en Portugal de la dictadura Salazarista, la ciudad continuaba con el esfuerzo de crear alternativas para las familias con menos recursos, por iniciativa del municipio, el estado o de los propios habitantes, a través de las asociaciones impulsadas por el proyecto SAAL y por las cooperativas.

En 1990 la CMP se envolvía en el programa Especial de Realojamiento PER consiguiendo suprimir muchos núcleos de barracas de la ciudad.

Debido a la crisis de los últimos años, la búsqueda de vivienda municipal aumentó ya que existían circunstancias de verdadera necesidad. La CMP invirtió en la recalificación de barrios y recuperación de edificios de propiedad municipal en el centro histórico, para el realojo de personas y familias. También fue lanzado un programa de apoyo al pago de alquiler que ayudaba ante las dificultades actuales. En este contexto llegaba el momento de ver con nuevos ojos las "ilhas" de Oporto y transformarlas en una oportunidad.

Las "ilhas", eran habitadas en la mayoría de los casos, por personas que residían allí desde hace mucho tiempo, con un modo de vida y entera vida muy enraizado.

Las intervenciones a realizar en las "ilhas" debían calcular los riesgos, porque aquello que parecía una solución, si no era realizado de modo participativo, contando con sus actuales residentes, podría resultar un error con inevitables consecuencias sociales. Como indicaba Jacobs (2011), "En las vecindades urbanas, bien sean barrios o distritos, si se rompen repentinamente demasiadas relaciones públicas, cultivadas lentamente, pueden ocurrir tantos desastres, inestabilidad y desesperanza que a veces parece que no habrá tiempo que lo cure" (p.167).

Por otro lado se había percibido que la "ilhas" empezaban a sufrir gentrificación, (que según se ha verificado en algunos casos y constatado en conversaciones con varios habitantes, ya existía) una reproducción de la lógica de rehabilitación urbana actual, basada en la especulación inmobiliaria y mercantilización del espacio urbano. Las nuevas adaptaciones hacían parte de la dinámica de una ciudad y de acuerdo con la idea difundida de la escuela de Chicago, Gonçalves (1998) explicaba, "a cidade se caracteriza pela substituição constante de utilizações e dos utentes mais fracos pelos mais fortes" (p.21). La cuestión residía en saber cómo permitir los cambios sucesivos de utilizadores que revitalizaban la ciudad, volviendo necesario que cada actividad y cada grupo social, conservase el lugar correspondiente con sus necesidades.

La solución de convertir las "ilhas" en lugares de estudiantes, artistas o empresarios sería una solución para las "ilhas", pero implicaba el cambio de habitantes para la periferia o locales desvalorizados, casando muy bien con el perfil defendido por la SRU Porto Vivo para la rehabilitación del centro histórico. Gente escolarizada, culturalmente activa con posibilidades para mover la economía local. Pero se perdería la identidad de las "ilhas" como comunidad, así como el realojo de los actuales habitantes provocaría como explica Choay (1978) citada por Vazquez (2004)." El urbanismo neotradicional proyecta escenarios teatrales codificados arquitectónicamente que anulan, reformulan y homogeneizan las identidades y las tradiciones locales" (p. 26-27). Se estaría manipulando la historia del centro urbano, no hacia el rescate de la identidad, sino hacia el consumo. Estas redes eran un capital social insustituible. Como refiere, "Arrancados de sus relaciones quedan destruidos en tanto que seres sociales eficaces, a veces por un tiempo y a veces para siempre" (Jacobs, 2011, p.167).

La mayor parte de los proyectos urbanísticos defendían la heterogeneidad interna en el barrio como medio de enriquecer la vida de cada uno con la variedad de contactos, promoviendo la tolerancia. Esta idea era contraria a lo que pensaba Gonçalves (1998) que defendía que la convivencia en unidades residenciales por



poblaciones de estilo de vida y recursos muy diferentes, era causa de conflictos. Según este autor la homogeneidad de personas con igual modo de vida reducía conflictos y minimizaba la exigencia de reglamentos explícitos, tal como ocurría en las "ilhas".

La opción de que permanecieran los habitantes tradicionales de la "ilha" podía no ser la manera de mantener las identidades. Se corría el riesgo de una identidad puesta en escena que salía de lo cotidiano para adquirir un estatuto de espectáculo.

Conviene sopesar si era conveniente la idea de Choay de este acercamiento a la visión culturalista que buscaba combatir el desarraigo posmoderno, generando sensación de historia, de identidad, de cultura y de habitar el universo estable y seguro de la "ilha". Ó sopesar los intereses y agentes envueltos, los propios habitantes de las "ilhas", los intereses políticos a nivel de vivienda, los intereses económicos públicos (estado) y privados (especulación).

No había salida para las "ilhas" sin la aplicación de diferentes actores y sus posibles consecuencias. Por eso no podía haber otro camino que la gestión participativa de un grandioso proyecto que envolviese todas las realidades, en cuanto partes de un todo que era la ciudad de Oporto.

Un proyecto integrado donde los habitantes fueran la voz activa de sus intereses, como una vía de desenvolvimiento cultural y social sustentable, que enriquecería el paisaje urbano de Oporto, tanto con sus gentes, sus modos de vida y su arquitectura propia y singular.

Se pudo afirmar que la lucha por el derecho a la ciudad hizo de las "ilhas" hoy en día un espacio de resistencia. Retirar las personas de las "ilhas" parecía promover el desenraizamiento de los individuos y familias y su segregación a barrios periféricos. Mantener las "ilhas" en el paisaje urbano de Oporto era promover nuevas maneras de coexistencia y nuevas prácticas sociales, combinadas con iniciativas participativas de integración.

El modelo "ilha" era un modelo de vecindario que destacaba por el sentimiento de comunidad, basado en la confianza, el conocimiento mutuo y en espacios de socialización que ayudaban a crear ese vínculo. Según Jacobs (2011) este sentimiento de comunidad, de responsabilidad social era el que hacía que la gente se sintiera segura, según la autora de *Muerte y vida de las grandes ciudades*, hacía "personas que puedan ir sonriendo por la ciudad" (Jacobs, 2011, p.9).



7

CONCLUSIONES

Esta disertación sobre urbanismo, trataba de entender el urbanismo de nuestras ciudades, no como instrumento para el crecimiento expansivo, sino como una herramienta más, que contribuía a mejorar la ciudad existente, junto a otras disciplinas que permitían comprender la complejidad y riqueza social de la realidad urbana. Se trataba de poner en evidencia lo que las “ilhas” de Oporto traían de positivo o podían traer de positivo a la ciudad, a día de hoy, contagiándola de valores humanos, de relaciones sociales en “vías de extinción”. Se trataba de mostrar una visión diferente, más humanizada de estas tipologías del habitar de la ciudad.

Para poder conocer las “ilhas” como objeto relevante en la transformación urbana portuense, se habían planteado dos objetivos a los cuales se había pretendido dar respuesta a lo largo de la investigación.

Objetivo 1: Clasificar matrices morfo-tipológicas de las “ilhas”

Para responder a este objetivo, se había comenzado por el marco teórico como reflexión del urbanismo reciente, el estudio de la ciudad mediante la morfología urbana y el estado del arte, que ponía de relieve las investigaciones realizadas hasta la actualidad sobre Oporto y las “ilhas”.

En una fase posterior de la investigación y según el análisis documental, la información recogida de las bibliografías llevaba a la elección de la parroquia del Bonfim para acotar el estudio, a través de las visitas de campo y la identificación de las “ilhas”. Se detectaban semejanzas y diferencias relevantes para la caracterización de la forma de la parcela y para desenvolver la clasificación.

Esta clasificación tomaba como ejemplo la importancia de la caracterización de los tipos edificatorios y la relación entre calles y edificios, utilizada por Muratori (1959) fundador de la escuela italiana en los años 1950 donde realizaba un estudio sobre Venecia, abordando la ciudad en su totalidad, con el objetivo de desenvolver un método de lectura de las estructuras urbanas.

De esta forma el análisis de los casos, llevaba a diferenciar la forma de la parcela según su relación con la calle o espacio público, diferenciando, si era de acceso público ó privado. La falta de esta definición clara en la relación de la ilha con la vía pública daba lugar a casos excepcionales, denominados como patrón “abierto”, donde los límites entre el dentro-fuera de la “ilha” o el dentro-fuera de la ciudad, no estaban bien definidos.

Posteriormente se diferenciaba la relación entre la disposición de la edificación y la forma de la parcela, dando lugar a dos patrones, “lineal” y patrón “patio”. Como patrón “lineal” era entendida la distribución en línea de las construcciones, tanto fuese una fila única, como una fila doble ó filas enfrentadas. Como patrón “patio” se entendía la disposición de la edificación de las viviendas de forma cerrada en “U” conformando un patio interior, siempre cerrado en mínimo tres fachadas aunque una de ellas fuera destinada a instalaciones sanitarias, y presentando distancias mayores a tres metros que generaban un espacio interior en forma de patio.



La clasificación mostraba que la forma de "ilha" presente en mayor cantidad en la parroquia del Bonfim era la "lineal" con 94 casos, después el patrón "patio" con 24 casos y por último la forma menos utilizada era el patrón "abierto" con 7 casos.

Como conclusión el análisis de la forma de las parcelas destinadas a "ilhas" en la parroquia del Bonfim evidenciaban un mayor número de patrón "lineal" de carácter más regular, que mostraban un parcelamiento estructurado en conjunto y según una lógica propia característica de la manzana utilizada en ciudades medievales planeadas. Se presentaban parcelas estrechas y largas, donde las parcelas resultantes llegaban a longitudes de hasta 100m. En el caso del patrón "patio" se presentaban parcelas resultantes de la agregación de varias parcelas en las traseras de las edificaciones, procurando adaptarse a las circunstancias del local donde se implantaban y a las construcciones preexistentes que en otros casos evidenciaban operaciones individuales, resultado de divisiones autónomas de un catastro rural existente. Por último, las parcelas destinadas a patrón "abierto" eran parcelas relacionadas con vías cercanas o de acceso, y parcelas de acceso complicado al que se le sumaba una topografía muy acentuada.

Para el análisis tipológico se identificaron los diferentes tipos de edificación, de acuerdo con Rossi (1971) tomando el concepto tipo como aquello permanente, se presentaban tres tipologías diferentes que se podían dar en cualquier tipo de patrón, "lineal", "patio" o "abierto". Se trataba de viviendas de planta única denominadas como tipología de "PB", de 2 plantas como tipología de "PB+1" ó "viviendas en altura" que serán viviendas de una única planta distribuidas en altura.

La tipología de PB presentaba una fachada con dos vanos, una puerta de acceso y una ventana. En su interior el espacio se distribuía en tres dependencias ya explicadas, una sala, una alcoba y una cocina. La tipología de PB+1 presentaba las mismas características de fachada en planta baja, pero en planta primera presentaba dos ventanas. El interior estaba distribuido en las tres dependencias de la tipología anterior (salón, alcoba y cocina) y en planta primera se distribuían tres dependencias destinadas normalmente a dormitorios.

La tipología de vivienda diferente en altura, repetía la tipología de PB pero dispuestas una sobre la otra en el eje vertical. El análisis de los casos de estudio mostraba una evolución en el tiempo de esta tipología. En la "ilha" de Fernão Magalhães, las viviendas en altura presentaban accesos diferentes, se accedía a través de una *baranda* o voladizo común a todos los habitantes de las viviendas en planta alta, sin embargo en la "ilha" Travessa da Póvoa de construcción posterior, se accedía desde planta baja a través de unas escaleras de uso más privado para esa vivienda. Se añadía un vano, puerta en fachada, a la tipología básica de planta baja (puerta y ventana).

Respecto a la tipología de las construcciones, el patrón "lineal" presentaba 94 casos de entre ellos, 74 "ilhas" de viviendas de PB, 16 de PB+1 y 4 unidades de tipología vivienda en altura. El patrón "patio" presentaba 24 casos, 17 de PB, 5 de PB+1 y 2 casos de vivienda en altura. Por último el patrón de "ilha" "abierto" presenta 7 casos, 4 de los cuales de PB y dos de PB+1. No presentaba ningún caso de vivienda en altura.



Con la clasificación se apreciaba una mayoría de tipología de vivienda de PB, poniendo de manifiesto la adecuación a los recursos financieros de sus promotores, a las condiciones espaciales desenvueltas y a los conocimientos para su construcción.

Con el análisis de los tres casos de estudio se pudo observar que no existieron grandes cambios en la tipología a lo largo del tiempo. La "ilha" Travessa da Póvoa presentaba bloques habitacionales de construcción más reciente con viviendas diferentes en altura, mantenía la tipología base de "ilha" pero aumentando su área tanto en planta como en altura, como se apreciaba en el estudio de caso en la visita al interior de la vivienda.

El análisis del uso de los espacios comunes a la "ilha", revelaba la importancia de la relación de las personas con el espacio público. Una forma de vivir ese espacio, que presentaba características especiales. En los tres casos de estudio, se habían identificado micro-estrategias comunes. Destacando una gran preocupación por el espacio común, organización en su uso, preocupación por la defensa del espacio y su personalización, es decir, tenía que ver con la apropiación del espacio. Delimitar un territorio era un distintivo del "yo estoy aquí", "este es mi territorio", "éste es mi espacio" frente a los demás, era instintivo del hombre, implicaba defender un espacio del que se había apropiado, el cual personaliza y refleja intereses personales.

En el estudio morfo-tipológico de las "ilhas" caso de estudio, se verificó en el estudio del espacio común "ilha", una transición clara de espacios: espacio público, semi-público, semiprivado marcado por los propios habitantes y espacio privado de la vivienda. El espacio más importante para la comunidad era el semi-público.

Objetivo 2. Definir principios para la valoración del carácter distintivo de las "ilhas" en el contexto urbano portuense.

Para dar respuesta a este objetivo se tuvieron en cuenta los datos recogidos a lo largo de la investigación y visita a las "ilhas" y en la participación al Seminario Exclusão Urbana Versus Direito á Cidade, donde se hacía patente la importancia de plantear:

Qué ciudad estamos dispuestos a ser?

Y que valores deberían estar presentes en la ciudad que queremos?.

Las "ilhas" situadas en las traseras de las edificaciones burguesas de Oporto, constituían uno de esos ejemplos, que si bien eran el legado de la pobreza asociada a la inmigración que asoló casi todas las ciudades industriales occidentales, el filtro del tiempo ponía en valor las relaciones humanas vecinales que forman y formaban parte de la vida cotidiana de las familias. La sociedad urbana actual, cada vez más lejos de fomentar dichas relaciones vecinales, añoraba las ventajas del modelo que reflejaban las "ilhas", que todavía persistía en la ciudad, y reivindicaba este modo de vivir.

El medio urbano de hoy era entendido como un modo de vida, cada vez más individualista, donde ya no existían los lazos de sociabilidad y convivencia, se hablaba del fin del barrio, del fin de la ciudad, de la pérdida de vida comunitaria y de la vecindad. Sin embargo en las "ilhas" todavía existía ese sentido de comunidad.



El sentido de comunidad se percibía cuando se entraba en el espacio “ilha”. Un sentimiento de comunidad reforzado día a día en la vida cotidiana de los habitantes, acostumbrados a compartir quehaceres diarios, tales como la realización de la compra para sus vecinos de paso que iban al supermercado ó abriendo la puerta de sus casas a forasteros para ofrecerles un plato de comida o un cambio de pañales a un bebé, por el mero hecho de interesarse por su comunidad “ilha”. Un sentido de acogimiento excelente y claramente patente entre los habitantes de la “ilha” y entre aquellos que la visitaban.

Los lazos afectivos y de sentimiento de pertenecer a la comunidad “ilha” eran creados por la permanencia prolongada en aquel lugar. Tras vivir muchos años en la “ilha” se generaba un sentimiento de propiedad que hacía que las personas se sintiesen fuertemente enraizadas a una comunidad, al lugar, a un espacio, a una zona de la ciudad.

Estas relaciones sociales próximas, tanto a nivel de parentesco como de vecindad, promovían la entreatyuda entre los habitantes y era en sí, uno de los principales aspectos de permanencia de muchos en el presente, de un modo de organización social específico, delineado en el pasado como resultante de la realidad de una época, era presente como factor de integración y de identidad de los habitantes. Se trata de una identidad vivida y compartida en un código común inscrito en lo cotidiano de los habitantes de las “ilhas” y que se traducía como la principal especificidad de “el modo de vivir en las ilhas”.

Aunque en las “ilhas” existían casos de malas condiciones de habitabilidad, referidas a necesidades de obras de recuperación, la idea percibida alrededor del estigma de las “ilhas” se relativizaba. Este cambio de mentalidad podía traer consecuencias directas a medio plazo, en la idea que la ciudad de Oporto tenía de las “ilhas” y de sus habitantes.

Valorizar el sentido de comunidad que existía en las “ilhas” era también destacar su diferencia frente a los barrios de vivienda social. Una de las patologías de los barrios de vivienda social era su desprecio al espacio colectivo, remitiendo el cuidado solo al espacio individual de la vivienda. Los conflictos entre vecinos fomentan que no se apropiasen de estos espacios. Esta era la razón por la cual, en la mayoría de los casos, no existía interés en que se mantuviesen cuidados. Realzándose el sentido de que lo común no era de nadie, en lugar de que lo común era de todos, como ocurría en las “ilhas”.

Para mejorar el espacio público en la ciudad eran identificados diversos caracteres distintivos de las “ilhas”, “un modo de vida” ó una “lógica comunitaria” que podría extenderse en la ciudad desde abajo hacia arriba contagiándola.

Identificación de grupo y con el lugar

En los casos de estudio y en las “ilhas” visitadas, los espacios mediante su uso mostraban la personalización del área “ilha”. Con sus marcas de apropiación, marcas que ayudaban a definir un territorio, ayudaba a mantener la identidad de grupo y los vínculos sociales entre los integrantes del grupo que compartían el mismo espacio.

Las “ilhas” eran un ejemplo de la utilización del espacio público como espacio de convivencia. Era común encontrar unidades habitacionales con espacios públicos



descuidados, sin uso, abandonados, espacios donde las personas no se identificaban con el lugar, convertidas en sobrantes entre los edificios o territorios vacíos. No existía una diferenciación entre lo público y lo privado que estuviese clara y los espacios no solían ser cuidados por sus habitantes.

Defensa del espacio

Los residentes de la "ilha" mantenían el control dentro del espacio "ilha", en las áreas adyacentes a sus casas a fin de disminuir los hechos negativos. Al acceder al espacio "ilha" siempre había ojos que miraban, ojos de los que vivían en la "ilha". Podían estar fuera de sus casas y enviar una mirada interrogante o podían visualizar que alguien estaba allí, desde el interior de sus viviendas porque las viviendas estaban orientadas hacia el interior del corredor o del patio. Observaban todo lo que sucedía. Si percibían que había un extraño siempre había alguna persona que salía a vigilar y defender el espacio común, si debían de entrar en acción, orientar a un forastero o llamar a la policía lo hacían.

En las "ilhas" cualquier intromisión en el espacio era sentida como una agresión porque invadía el espacio de protección que en ella se habitaba. Los habitantes de la "ilha" defendían la "ilha" como un espacio propio.

Además solía haber en cada "ilha" como en todo pequeño barrio una red de comunicación, el boca a boca funcionaba en comunidades pequeñas para aprobar o desaprobar determinadas conductas. Ejemplos como la droga, en las "ilhas" no se daba, no entraba, debido a este tipo de redes de protección de la comunidad. Esta era una diferencia con los barrios sociales, en la "ilha" todos cuidaban del espacio como propio y en los barrios nadie lo sentía suyo. Esta característica fue denominada por Newman (1996) como "espacio defendible" y aplicada en las "ilhas". Se garantizaba la paz mediante el control de los propios habitantes.

Diferencia de los espacios

En las "ilhas" se percibía claramente la delimitación entre los diferentes espacios (espacio público, espacio semi-público, semi-privado y privado).

Como se mostró en los casos de estudio en las "ilhas" se verificaba la transición de espacios, del espacio público, aquel por el cual cualquiera podía estar o pasar, al semi-público donde se percibía el control del espacio por parte de los habitantes. Un espacio controlado en el que su uso se regía por las reglas establecidas de la comunidad. Un espacio semi-privado, era el espacio marcado por el habitante frente a cada fachada de cada vivienda, delimitado por el mismo habitante aunque todos eran conscientes de que en realidad era semi-público. Este espacio semi-privado se caracterizaba por ser un espacio que permitía su uso de forma selectiva. Por último el espacio privado, era un espacio que no se podía invadir, sin permiso del propietario.

Estas tres cualidades de las "ilhas" podrían extraerse y aplicarse en la ciudad para el diseño o para intervenciones en el espacio público de la ciudad. O utilizarse como pautas de diseño urbano para mejorarla, aplicando:



1. Diseñar o definir espacios bien delimitados.

Tener en cuenta la relación que guardaba la edificación con los espacios. La transición clara de espacios, hacía que la gente se responsabilizase de ellos, asegurando espacios cuidados.

2. Tener en cuenta la relación que guarda el edificio con la calle.

Para fomentar la seguridad en los espacios públicos se debía tener en cuenta la relación que guardaba el edificio con la calle, como en las "ilhas" y como recomienda Jacobs (2011), conseguir espacios públicos o calles que tuviesen ojos constantemente. Utilizando establecimientos que atraigan a las personas o negocios diferentes que hiciesen a la gente que los visite, entrelazando sus circuitos. Así estos mismos trabajadores y dueños de locales serían guardianes de esos espacios y calles públicas preocupándose por la seguridad de sus negocios y por la tranquilidad de sus clientes. A esto se sumaba que la gente que salía a hacer recados, a disfrutar de la calle o espacios eran un reclamo, una atracción para otras personas. Consiguiendo calles y espacios animados para que tuviesen usuarios y mirones.

3. La identificación de la gente con el lugar

Desde el punto de vista sociológico, la ciudad con calidad pasaba por la referencia de una identidad urbana: por la capacidad de cada uno de gustar del sitio, del barrio y de la ciudad en donde vivía porque se identifica con él. Ese sentimiento alimentaba un sentido de pertenencia con impactos positivos, no sólo en las formas de apropiación individual y familiar, sino también en la inversión social y colectiva en la vida local. Tal como decía Lefebvre (1978), "el derecho a la ciudad" es el derecho a la diferencia y donde todos tienen que sentir su lugar en la ciudad. Este sentimiento de pertenencia y de identificación se siente en la vida de una "ilha".

Tomando como ejemplo el sentimiento de pertenencia de la "ilha" habría que: Privilegiar en la ciudad, el proteger y valorizar las identidades locales, rehabilitándolas y valorizándolas en el contexto urbano. El fuerte valor simbólico de las "ilhas" en la ciudad dependía de que su importancia fuese restituida y divulgada, transformando una realidad histórica de segregación y generando calidad de vida a sus habitantes, así como un carácter democrático y humanizado en la identidad portuense.

Para seguir ampliando la investigación sería interesante realizar un "zoneamiento" pormenorizado de los barrios, identificando los espacios públicos y sus funciones, para que en el caso de ser necesario realizar un proyecto de urbanización, llevado a cabo a través de la creación de espacios con identidad, apropiación colectiva y diferentes usos sociales. Este estudio podría dar lugar a la creación de una "red de diferentes espacios" aprovechando espacios desaprovechados y promoviendo formas de apropiación positiva. Otra posibilidad sería estudiar cómo se ajusta el espacio "ilha" y sus modos de apropiación a los modos de vida de nuevos habitantes que mantienen lógicas más individualistas, ó por el contrario cómo estos dispositivos satisfacerían las necesidades de las nuevas generaciones. Generaciones que presentan lógicas colaborativas basadas en el compartir, en el "ser" más que en el "poseer" de algún modo similares a los que presentan las "ilhas". Otra vertiente interesante sería evaluar si el aumento de valor de las "ilhas" en la ciudad, fomentaría prácticas de gentrificación



y si éstas ponen en causa el ADN de las "ilhas", ó si por el contrario permiten la heterogeneidad que dinamiza y da vida a la ciudad, enriqueciéndola.

Como resultado final, la investigación, constituye una contribución para el conocimiento de las "ilhas" en la ciudad de Oporto, revelando su importancia en la búsqueda de una ciudad en la que se pueda vivir mejor.

- Albarello, L., Digneffe, F., Hiernaux, J.P., & Saint-Georges, P. (1997). *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Alexander, C. (1985). *La ciudad no es un árbol*. Barcelona: ETSA.
- Alves, A. (2014). Anotações para sete imagens. In M. Burmester (coord.), *O Processo SAAL: Arquitectura e participação 1974-1976* (pp. 77-87). Porto: Fundação Serralves.
- Aymonino, C. (1981). *El significado de las ciudades*. Madrid: Ed. Rosario.
- Azevedo, M. J. (1999). Prologo. In J. A. Ferreira (Coord.) *Habituação Social no Porto*. Porto: CMP Pelouro de habitação, Acção Social e Protecção civil.
- Bardin, L. (1979). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Basto, A. (1960). *O Porto: Antologia da terra portuguesa*. Lisboa: Livraria Bertrand.
- Benevolo, L. (1976). *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva.
- Benevolo, L. (1985). *La ciudad y el arquitecto*. Barcelona: Paidós.
- Bogdan, R., & Biklen, S. (1994). *Investigação qualitativa em educação*. Porto: Porto editora.
- Burmester, M. (Coord.)(2014). *O Processo SAAL: Arquitectura e participação 1974-1976*. Porto: Fundação Serralves.
- Carvalho, P. (2004). *O SAAL, as «ilhas» e a cidade* (Tesis de mestrado, Faculdade de Arquitectura, Universidade do Porto, Portugal).
- Choay, F. (1992). *O urbanismo* (3ª ed.). São Paulo: Editora Perspectiva.
- Choay, F. (2007). *A regra e o modelo: Sobre a Teoria da Arquitectura e o Urbanismo*. Casal de Cambra: Caleidoscópio Edição.
- Coelho, C. D. (2013). Apresentação. In C. Coelho (Coord.)(vol.1) *Cadernos de Morfologia urbana: Estudos da cidade portuguesa: Os elementos urbanos*.(pp10-11) Lisboa: Argumentum.
- Coelho, C. D. (2013). O Tecido: Leitura e interpretação. In C. Coelho (Coord.)(vol.1) *Cadernos de Morfologia urbana: Estudos da cidade portuguesa: Os elementos urbanos*.(pp13-35) Lisboa: Argumentum.
- Correa, L. (2009). A evolução demográfica da Freguesia do Bonfim da cidade do Porto na Época Contemporânea. *Revista da Faculdade de Letras* (10),181-196 Recuperado de <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8887.pdf>
- Costa, A.R. (2001). *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*. Porto: Frenesi.
- Couto, J. (2004). A minha Ilha. In M. Wellenkamp & L. Pisco, (coord.) *Ilhas* (pp.7-10). Porto: Panmixia Associação Cultural.
- Cunha, A. C. (2012). "Da minha ilha não se vê o mar": as "Ilhas" do porto: património, práticas e representações. (Tesis de Mestrado). Recuperado de <http://repositorioaberto.up.pt/bitstream/10216/66012/2/tesemestalinecunhadaminha00190554.pdf>

De Bruyne, P., Herman, J., & Schoutheete, M. (1991). *Dinâmica da pesquisa em ciências sociais*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves.

De Gracia, F. (1992). *Construir en lo Construido: La arquitectura como modificación*. Madrid: Editorial Nerea.

Fernandes, F. (1999). *Transformação e Permanência na Habitação Portuense*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Fernandes, J. (2005). *Um Percurso Urbano*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Ferreira, J. (coord.) (2000). *As "Ilhas", as colónias operárias e os bairros de casas económicas*. Porto: CMP.

Figueiredo, R. (2010). *Uma Visita ao Porto com D. Pedroll Imperador do Brasil*. Recuperado de <http://doportoenaoso.blogspot.com.es/2011/01/uma-visita-ao-porto-com-d-pedroii.html>

Ghiglione, R., & Matalon, B. (1997). *O inquérito : teoria e prática*. Oeiras: Celta editora.

Gil, A. (1995). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Editora Atlas.

Gonçalves, A. C. (1998). *Os bairros urbanos como lugares de práticas sociais*. Revista da Faculdade de Letras: Geografia, 4 (1º Serie), 15-31.

Guerra, P. (2013). *Elementos para a redefinição de um objecto de estudo complexo: O caso da zona oriental portuense*. Recuperado de: http://www.aps.pt/cms/docs_prv/docs/DPR46118235e57f0_1.pdf

Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Editorial Siglo XXI de España.

Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (2ª ed.). Madrid: Capitan Swing.

Lamas, José M. (2004). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian.

Larkham, P.J., & Morton, N. (2011). Drawing lines on maps: morphological regions and planning practices, *Urban Morphology*, 15(2) 133-151. Recuperado de http://www.urbanform.org/online_public/2011_2.shtml

Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.

Loureiro, F., & Veloso, R. (2009). As "Ilhas" do Porto: lugares de resistência. *Observatorium: Revista Eletrônica de Geografia*, 1(1), 33-57. <http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/1edicao/AsIlhasdoPortoLugaresdeResistencia.pdf>

Loza, R. (1996). *Porto a Património Mundial*. Porto: Norprint.

Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Marat-Mendes, T., & Cabrita, M.A (2015). Morfologia urbana e arquitetura em Portugal: Notas sobre uma abordagem tipo-morfológica. In V.M. Oliveira, T. Marat-Mendes & P.M. Pinho, *O Estudo da forma urbana em Portugal*. (pp. 65-90). Porto: Universidade de Porto.

Mata, J. C. (1909). *Habitações Populares*. Coimbra: Imprensa da Universidade.



- McGlynn, S., & Samuels, I. (2000). The funnel, the sieve, and the template: towards an operational urban morphology. *Urban Morphology*, 4, 79 – 89 Recuperado de http://urbanform.org/online_unlimited/um200002_79-89.pdf
- Moudon, A.(1998). The Changing Morphology of Suburban Neighborhoods. In A. Petrucciolo (Ed) *Typological process and desing theory*. 141-157 Recuperado de <http://archnet.org/publications/4249>
- Novais, L. (2001). *As "Ilhas" do Porto rehabilitar os seus (pre)conceitos* (Tesis de Maestrado, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa, Portugal).
- Oliveira .V. M. (2013). *A Evolução das forma urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX*. Porto: Universidade do Porto.
- Oliveira .V. M. (2015). Introdução. In V.M. Oliveira, T. Marat-Mendes & P.M. Pinho, *O Estudo da forma urbana en Portugal*. (pp.17-22). Porto: Universidade de Porto.
- Oliveira, J. M. (2007). *O Espaço urbano do Porto: Condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento.
- Oliveira, V. M. (2011). *Avaliação em planeamento urbano*. Porto: Universidade do Porto editorial.
- Panerai, P., Depaule, J., Demorgon M., & Veyrenche M. (1983). *Elementos de Análisis Urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Pereira, G. M. (1995). *Famílias portuenses na viragem do século, 1880-1910*. Porto: Edições Afrontamento.
- Pereira, G. M. (1996). Casa e família: As «ilhas» no Porto em finais do século XIX. *População e sociedade*, (2),159-183.
- Pereira, G. M. (1997). *No Porto Romântico, com Camilo*. Porto: Casa Comum – Centro Cultural / O Progresso da Foz.
- Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim.
- Pinto, J. R. (2012). A expansão (sub)urbana no Porto Romântico: O caso da Freguesia do Bonfim. *Percursos & Ideias: Revista Científica do ISCET*, 3-4, 3-16. Recuperado de http://www.iscet.pt/sites/default/files/PercursosIdeias/N3_4/Revista20112012Tur_0.pdf
- Pinto, J. R. (2007). *O Porto Oriental no Final do Século XIX*, Porto: Edições Afrontamento.
- Pinto, J. R. (2009). Duas famílias de tecelões na geografia social do Porto oitocentista, In *Cadernos Curso de Doutoramento em Geografia*, nº1, Porto: FLUP.
- Portas, N., Domingues, A., & Cabral, J. (2007). *Políticas Urbanas:Tendências, estratégias e oportunidades* (4ªed.). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Portas, N., Domingues, A., & Cabral, J. (2011). *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* . Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.



Queirós, J. (2007). Estratégias e Discursos Políticos em Torno da Reabilitação de centros urbanos: Considerações exploratórias a partir do caso do Porto. *Sociologia, problemas e práticas*, 55, 91-116.

Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2008). *Manual de investigação em ciências sociais* (5ª ed.). Lisboa: Gradiva.

Ramos, L. (1995). *História do Porto* (3ªed.). Porto: Porto Editora.

Rodrigues, F.M., & Silva, M.C. (2015). *Cidade, habitação e participação : o Processo SAAL na Ilha da Bela Vista 1974/76*. Porto: Afrontamento.

Rodrigues, F.M. (2014). Topografias. In F. M. Rodrigues, C. Neves & L. Coelho. *Ilha da Bela Vista*. (pp.10-14). Porto: Afrontamento.

Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista*. Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.

Rossa, W. (1997). *Cidades Indo-Portuguesas: contribuição para o estudo do urbanismo português no Hindustão Ocidental*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses.

Rossa, W. (2015). Morfologia Urbana e Reabilitação urbana. In V.M. Oliveira, T. Marat-Mendes & P.M. Pinho, *O Estudo da forma urbana em Portugal*. (pp.219-242). Porto: Universidade de Porto.

Rossi, A. (2001). *A Arquitectura da Cidade* (2ª ed.). São Paulo: Gustavo Gili.

Santos, A. (2009). *Historia Literária do Porto*. Porto: Edições Afrontamento.

Sardo, D. (2014). Espaços reais: O processo de uma utopia pragmática. In M. Burmester (coord.), *O Processo SAAL: Arquitectura e participação 1974-1976* (pp. 25-40). Porto: Fundação Serralves.

Seixas, P. C. (1997). Identidades de uma cidade: As Ilhas e o Porto. In: V. Oliveira, J. Iturra & R. Iturra, *Recuperar o espanto: O Olhar da Antropologia* (pp.103-115). Porto: Afrontamento.

Silva, J. (2013). A Parcela: Un instrumento de leitura dos elementos lineares emergentes. In C.D. Coelho (coord.) *Cadernos de Morfologia Urbana: Os elementos Urbanos* (vol.1) (pp.145-163). Lisboa: Argumentum.

Simões, J.M. (2010). *História da Teoria da Arquitectura no Ocidente: De forma*.

Solá-Morales, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ed. UPC.

Teixeira, M. C. (1993). A história urbana em Portugal. Desenvolvimentos recentes, *Análise Social*, 121, 371-90. Recuperado de <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223290786U1mKK3no2Zu36NC6.pdf>

Teixeira, M. C. (1994) *A habitação popular no século XIX: características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro*. *Análise Social*, 29 (127), 555-579.



- Teixeira, M. C. (2015). *As Formas da Cidade Portuguesa*. In V.M. Oliveira, T.M. Marat-Mendes & P.M. Pinho, *O Estudo da Forma Urbana em Portugal* (pp.25-51). Porto: Universidade do Porto.
- Teixeira, H. (2010). *Porto de 1114 a 1518: A construção da cidade Medieval*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Teixeira, M. C., & Valla, M. (1999). *O urbanismo português, séculos XIII - XVIII Portugal-Brasil*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Teixeira, M. C. (ed.) (2001). *A praça na cidade Portuguesa*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade Oitocentista. As ilhas do Porto*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- Teixeira, M. C. (2008). *A forma da cidade de origem Portuguesa*. São Paulo: Editora U.N.E.S.P.
- Teixeira, M. C. (2012) *A Forma da Cidade de Origem Portuguesa*. San Paulo: Unesp.
- Vazquez, C. (2004). *Ciudad hojaldre: Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Venturi, R., Izenour, S., & Brown, D.S. (1998). *Aprendiendo de las Vegas* (3ª ed.). Barcelona: Gustavo Gili.
- Wellenkamp, M. (2004). *"Ilhas"*. Porto: Litogaia, Artes Gráficas.
- Yin, R. (2003). *Case Study Research. Design and Methods*. Canada: Lage Publications.

NOTA: SE TRATA DE AUTORÍA PROPIA, CUANDO NO SE REFIERE AUTOR DE LA FIGURA.

Fig. | 1 | **Tabla Categorías Analíticas objetivo 1.**

Fig. | 2 | **Tabla Categorías Analíticas objetivo 2.**

Fig. | 3 | **Tabla técnicas de análisis.**

Fig. | 4 | **Esquema de metodología aplicada.**

Fig. | 5 | **Esquema del origen de la ciudad al 1200.** , basada en cronograma de Oliveira, J. M. (2007). *O Espaço urbano do Porto: Condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento.

Fig. | 6 | **Cerca del año 1316.** , basada en cronograma de Oliveira, J. M. (2007). *O Espaço urbano do Porto: Condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento.

Fig. | 7 | **Cerca del año 1376.** , basada en cronograma de Oliveira, J. M. (2007). *O Espaço urbano do Porto: Condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento.

Fig. | 8 | **Cerca del año 1446.** , basada en cronograma de Oliveira, J. M. (2007). *O Espaço urbano do Porto: Condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento.

Fig. | 9 | **Cerca del año 1600.** , basada en cronograma de Oliveira, J. M. (2007). *O Espaço urbano do Porto: Condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento.

Fig. | 10 | **Planta de Balck 1813.** Arquivo Municipal.

Fig. | 11 | **Imagen desenvolvimiento de Oporto en 1813.** . Basada en Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim.

Fig. | 12 | **Imagen de la ciudad en 1829.** Recuperado de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770>

Fig. | 13 | **Planta de 1834.** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770>

Fig. | 14 | **Imagen desenvolvimiento de Oporto en 1839.** . Basada en Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim.

Fig. | 15 | **Imagen planta de Oporto 1865.** Recuperado de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770>

Fig. | 16 | **Imagen desenvolvimiento de Oporto en 1892.** . Basada en Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim.

Fig. | 17 | **Imagen planta de Oporto 1892.** Recuperado de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770>

Fig. | 18 | **Imagen desenvolvimiento de Oporto en 1903.** . Basada en Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim.

Fig. | 19 | **Imagem desenvolvimento de Oporto en 1937.** . Basada en Pinto, J. R. (2011). *Bonfim : Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim.

Fig. | 20 | **Censos da la población en los años indicados.** Basada en Correa, L. (2009). A evolução demográfica da Freguesia do Bonfim da cidade do Porto na Época Contemporânea. *Revista da Faculdade de Letras* (10),181-196 Recuperado de <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8887.pdf>

Fig. | 21 | **Principales ayuntamientos de los emigrantes residentes en Bonfim.** Basada en Pinto, J. R. (2009). Duas famílias de tecelões na geografia social do Porto oitocentista, In *Cadernos Curso de Doutoramento em Geografia*, nº1, Porto: FLUP

Fig. | 22 | **Imagem de la fuente de las Fontainhas.** Recuperado de <https://www.facebook.com/PortoDesaparecido/photos/a.351830144872194.92590.332201940168348/755855817802956/?type=3&theater>.

Fig. | 23 | **Imagem Avenida Rodriguez de Freitas.** Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim

Fig. | 24 | **Imagem Fabrica Raymundo Joaquin e Filhos.** Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim

Fig. | 25 | **Imagem del desaparecido Palacio de Cristal, 1856.** Recuperado de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770>

Fig. | 26 | **Número de “ilhas” por calle del territorio de Bonfim en 1832-33.** , basada en Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim

Fig. | 27 | **Localización cartográfica de las 125 “ilhas” del Bonfim.**

Fig. | 28 | **Localización cartográfica de las 58 “ilhas” visitadas.**

Fig. | 29 | **Ficha tipo del inventario.**

Fig. | 30 | **“Ilhas”:** *Rúa de Barros Lima, 731 y Rúa de Gomes Freire, 65.* Patrón “abierto”.

Fig. | 31 | **“Ilhas”:** *San Victor, 182. Câmara Pestana, 330.* Patrón “lineal”.

Fig. | 32 | **“Ilhas”:** *Rúa de Santos Pousada, 353. Travessa da Póvoa, 212.* Patrón “patio”.

Fig. | 33 | **Mapa de patrones morfológicos de las “ilhas” existentes en el Bonfim.**

Fig. | 34 | **Mapa de patrones morfológicos diferenciados según color especificado.**

Fig. | 35 | **“Ilha” Rúa San Victor, 49.**

Fig. | 36 | **“Ilha” Praça da Alegria, 56.**

Fig. | 37 | **“Ilha” Rua Câmara Pestana, 330.**

Fig. | 38 | **“Ilha” Rua da Póvoa, 471.** .

Fig. | 39 | **“Ilha” Rua de D. João IV, 832.**

Fig. | 40 | **Rúa de San Victor, 49.** .

Fig. | 41 | **Praça da Alegria, 56.** .



- Fig. | 42 | | 43 | | 44 | *Rúa Câmara Pestana*, 330.
- Fig. | 45 | | 46 | | 47 | *Rúa da Póvoa*, 471.
- Fig. | 48 | | 49 | *Rúa de D. João IV*, 832.
- Fig. | 50 | *"Ilha" Travessa da Póvoa*, 212.
- Fig. | 51 | *"Ilha" Travessa Fernão de Magalhães*, 141.
- Fig. | 52 | *"Ilha" Rúa da Póvoa*, 570.
- Fig. | 53 | *"Ilha" Rua de S. Victor*, 68^a.
- Fig. | 54 | **Descontextualización de las parcelas patrón lineal dispuestas según cercanía al centro histórico.**
- Fig. | 55 | **Descontextualización de las parcelas patrón lineal dispuestas según profundidad.**
- Fig. | 56 | **Descontextualización de las parcelas patrón patio dispuestas según cercanía al centro histórico.**
- Fig. | 57 | **Descontextualización de las parcelas patrón patio dispuestas según profundidad.**
- Fig. | 58 | **Descontextualización de las parcelas patrón "abierto" dispuestas según cercanía al centro histórico.**
- Fig. | 59 | **Descontextualización de las parcelas patrón "abierto" según profundidad.**
- Fig. | 60 | *"Ilha" Rúa de Eirinhas*, 183. Huerta del Señor Virí.
- Fig. | 61 | *"Ilha" Rúa San Victor*, 90. Denominada *"Ilha" do Senhor Doutor*.
- Fig. | 62 | *"Ilha" Travessa Campo 24 de Agosto*, 126.
- Fig. | 63 | *"Ilha" Travessa Fernão de Magalhães*, 77.
- Fig. | 64 | *"Ilha" Rúa de S. Victor*, 166.
- Fig. | 65 | *"Ilha" Rúa de San Victor*, 104. Patrón lineal, Viviendas en altura.
- Fig. | 66 | *"Ilha" Rua San Victor*, 116. Patrón lineal, viviendas en altura.
- Fig. | 67 | **Mapa de patrones morfo-tipológicos.**
- Fig. | 68 | **Localización de patrones morfo-tipológicos en la parroquia del Bonfim.**
- Fig. | 69 | **Planta de Teles Ferreira 1892. Área del Monte de los Congregados, donde se localiza la "Ilha" Bela Vista.** Arquivo Municipal
- Fig. | 69 | **Proyecto de 1841, dos propuestas para la calle D. João IV.** Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim
- Fig. | 71 | **Proyecto de 1859, remate Sur de la calle (no ejecutado).** Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim
- Fig. | 72 | **Proyecto de 1865, D. João IV ampliada hasta Fernandes Tomás.** Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim

- Fig. | 73 | **Proyecto de extensión Calle Duqueza de Bragança 1843.** Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim
- Fig. | 74 | **Calle D. João IV antes Duqueza de Bragança a inicios del siglo.** Pinto, J. R. (2011). *Bonfim: Território de Memórias e Destinos*, Porto: Junta de Freguesia do Bonfim
- Fig. | 75 | **Vista aérea de la zona residencial, comercial e industrial de Bonfim, en 1939-1940 donde se localiza la “Ilha”.** Arquivo municipal Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/587891/?q=D.+Jo%C3%A2o+IV>
- Fig. | 76 | **Manifestación contra el decreto ley que prohíbe las ocupaciones.** Burmester, M. (Coord.)(2014) *O Processo SAAL: Arquitectura e participação 1974-1976.* Porto: Fundação Serralves.
- Fig. | 77 | **Imágen desde la calle.**
- Fig. | 78 | **Portón de acceso a la “ilha”.**
- Fig. | 79 | **Corredor de acceso a la “ilha”.**
- Fig. | 80 | **Imagen aérea de la “ilha”.** Google earth
- Fig. | 81 | **Edificación que se aprecia desde el corredor de acceso.**
- Fig. | 82 | **Zona más amplia donde se aprecian los dos corredores y las instalaciones sanitarias.**
- Fig. | 83 | **Primer corredor de la “ilha”.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *“Ilha” da Bela Vista.* Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.
- Fig. | 84 | **Localización del pozo de agua, que junto a la gran pendiente del corredor cierran la vista al final del pasillo.**
- Fig. | 85 | **Segundo corredor de acceso a las viviendas.**
- Fig. | 86 | **Bancos exteriores.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista.* Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.
- Fig. | 87 | **Elemento de recogida de agua original.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista.* Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.
- Fig. | 88 | **Sistema de recogida de aguas mediante balde.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista.* Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.
- Fig. | 89 | **Pozo.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista.* Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.
- Fig. | 90 | **Elementos colgados en fachada.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista.* Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.

Fig. | 91 | **Final del primer corredor donde se aprecia el tendal continuo y la apropiación del espacio exterior.**

Fig. | 92 | **Final del segundo corredor, apropiación del espacio exterior utilizado para apilar mobiliario, por parte de los habitantes de las viviendas del final del corredor.**

Fig. | 93 | **Localización, vías y Equipamientos. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 94 | **Cotas. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 95 | **Llenos. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 96 | **Alturas de la manzana. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 97 | **Llenos de la parcela. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 98 | **Vacíos. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 99 | **Usos. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 100 | **Ocupación. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 101 | **Estado. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 102 | **Tipologías. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 103 | **Usos del espacio. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 104 | **Vistas. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 105 | **Plantas. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 106 | **Tipologías. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 107 | **Diagrama interpretativo del transcurso entre los diferentes espacios. "Ilha" D. João IV.**

Fig. | 108 | **Desnivel topográfico. Google earth**

Fig. | 109 | **Corredores "ilhas" de San Victor.**

Fig. | 110 | **Elementos en el exterior.**

Fig. | 111 | **Elementos en el exterior.**

Fig. | 112 | **Imagen tomada desde el interior, de la fachada posterior de una vivienda de Planta Baja ahora en ruinas.**

Fig. | 113 | **Imagen de la vivienda N° 39 propiedad de Mari Arminda y su hijo José Antonio.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista*. Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.

Fig. | 114 | **Imágenes de la vivienda N° 43-44 de Antonio Pinto.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista*. Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.



Fig. | 115 | **Interior de dos de las viviendas.** Rodrigues, F.M., Neves, C., & Coelho, L. (2014). *Ilha da Bela Vista*. Porto: Afrontamento; Lahb Social- Laboratório de Habitação Básica e Social.

Fig. | 116 | **Vista aérea de la zona del Bonfim en 1939-1940.** Arquivo Municipal . Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/587919/>

Fig. | 117 | **Planta de Teles Ferreira, 1892.** Arquivo municipal

Fig. | 118 | **Imagen ampliada de la planta de Teles Ferreira, 1892.** Arquivo municipal

Fig. | 119 | **Fachada de la “ilha” en 1900.** Arquivo municipal .Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/303231/?http://>

Fig. | 120 | **Interior de la “ilha” en 1974.** Alves, A. (2014) Anotações para sete imagens. In M. Burmester, *O Processo SAAL (77-87)* Porto: Fundação Serralves.

Fig. | 121 | **“Ilha” en 1892, recorte de la planta de Telles Ferreira.** Arquivo Municipal

Fig. | 122 | **“Ilha” en la actualidad.** Google earth

Fig. | 123 | **Imagen de la fachada de edificaciones de acceso a la “ilha”.** .

Fig. | 124 | **Portón.**

Fig. | 125 | **Imagen desde la solera.**

Fig. | 126 | **Imagen desde el patio.**

Fig. | 127 | **Baños y escaleras en el fondo de la parcela.**

Fig. | 128 | **Baños situados en la mitad de la “ilha”.**

Fig. | 129 | **Baños situados al final de la “ilha”.**

Fig. | 130 | **Tanque de agua, vista hacia el fondo de la “ilha”.**

Fig. | 131 | **Tanque de agua, vista hacia el acceso a la “ilha”.**

Fig. | 132 | **Imágenes de la vista hacia el cielo en el acceso a la “ilha”.**

Fig. | 133 | **Vista hacia el cielo en el acceso a la “ilha”.**

Fig. | 134 | **Tendedero.**

Fig. | 135 | **Tendeero.**

Fig. | 136 | **Vivienda de la Sra. Marilia.**

Fig. | 137 | **Vivienda del final del bloque derecho.**

Fig. | 138 | **Localización, vías y Equipamientos. “Ilha” Avda. Fernão de Magalhães.**

Fig. | 139 | **Cotas. Fernão de Magalhães.**

Fig. | 140 | **Llenos. Fernão de Magalhães.**

- Fig. | 141 | **Alturas de la manzana. Fernão de Magalhães..**
- Fig. | 142 | **Llenos de la parcela. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 143 | **Vacíos. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 144 | **Usos. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 145 | **Ocupación. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 146 | **Estado. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 147 | **Tipologías. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 148 | **Usos del espacio. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 149 | **Vistas. Fernão de Magalhães..**
- Fig. | 150 | **Plantas. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 151 | **Tipologías. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 152 | **Diagrama interpretativo del transcurso entre los diferentes espacios. Fernão de Magalhães.**
- Fig. | 153 | **Imagen aérea de la manzana donde se localiza la "ilha".** Google Earth.
- Fig. | 154 | **Vista hacia el portón de acceso a la "ilha".**
- Fig. | 155 | **Vista fachada de la vivienda de la Sra. Marília**
- Fig. | 156 | **Puerta y acceso de la vivienda visitada.**
- Fig. | 157 | **Vista interior de la vivienda.**
- Fig. | 158 | **Interior de la vivienda de la Sra. Marília. .**
- Fig. | 159 | **Planta localización de la vivienda de la Sra. Angelina. .**
- Fig. | 160 | **Interior de la vivienda de la Sra. Angelina. .**
- Fig. | 161 | **Vista aérea de 1939-40.** Arquivo Municipal. Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/587921/>
- Fig. | 162 | **Plaza de la Póvoa en la planta de Teles Ferreira, 1892.** Arquivo Municipal
- Fig. | 163 | **Fuente de São Crispim en la Plaza de la Póvoa .** Arquivo Municipal
- Fig. | 164 | **Imagen de la planta de Teles Ferreira, 1892.** Arquivo Municipal
- Fig. | 165 | **"Ilha" Travessa de la Póvoa nº426.** planta de Teles Ferreira, 1892. Arquivo Municipal
- Fig. | 166 | **Vista aérea del Bonfim en 1939-40.** Arquivo Municipal. Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/589639/?>

Fig. | 167 | **Ampliación de imagen.** Arquivo Municipal. Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/589639/?>

Fig. | 168 | **Vista aérea actual.** Google Earth.

Fig. | 169 | **Vista aérea de la “Ilha” y el barrio Fernão de Magalhães.** Google Earth.

Fig. | 170 | **Construcción del barrio Fernão Magalhães.** Arquivo Municipal. Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/614794/?>

Fig. | 171 | **Construcción del barrio Fernão Magalhães.** Arquivo Municipal. Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/614794/?>

Fig. | 172 | **Imagen construcción del barrio Fernão Magalhães.** Arquivo Municipal. Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/614794/?>

Fig. | 173 | **Imagen construcción del barrio Fernão Magalhães.** Arquivo Municipal. Recuperado de <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/614794/?>

Fig. | 174 | **Imagen fotográfica de Gaspar Rodríguez Cardoso.** Cedida por su nieto D. João de Castro Neves

Fig. | 175 | **Vía de acceso a la “ilha”.** . .

Fig. | 176 | **Vista desde las viviendas más alejadas del acceso a la “ilha”.** . .

Fig. | 177 | **Vía o brazo en “T”.** . .

Fig. | 178 | **Vía o brazo en “T”.** . .

Fig. | 179 | **Patio final de la “ilha” donde se sitúa el acceso a la fábrica desde la “ilha” y las instalaciones sanitarias.**

Fig. | 180 | **Instalaciones sanitarias en la mitad de la “ilha”.** . .

Fig. | 181 | **Instalaciones al final de la “ilha”.** . .

Fig. | 182 | **Vista al entrar en la “ilha”.** . .

Fig. | 183 | **Fachada de las viviendas más antiguas de la “ilha”.** . .

Fig. | 184 | **Fachada de las edificaciones más recientes de la “ilha”.** . .

Fig. | 185 | **Fachada posterior del bloque habitacional de mayor dimensión.** . .

Fig. | 186 | **Acceso a la “ilha” adornado con macetas.** . .

Fig. | 187 | **Vegetación adornando el espacio común y los tendederos.** . .

Fig. | 188 | **Vegetación adornando el espacio común y los tendederos.** . .

Fig. | 189 | **Vegetación adornando el espacio común.** . .

Fig. | 190 | **Vegetación adornando el espacio común.** . .

Fig. | 191 | **Vegetación adornando el espacio común.** . .

- Fig. | 192 | **Marcación de límites de la vivienda con vegetación. .**
- Fig. | 193 | **Sofá exterior.**
- Fig. | 194 | **Sofá exterior.**
- Fig. | 195 | **Valla metálica detrás de la ropa tendida. .**
- Fig. | 196 | **Imagen de una posterior visita donde ya no está la valla. .**
- Fig. | 197 | **Apropiación del espacio común, vivienda de fachada azulejada.**
- Fig. | 198 | **Apropiación del espacio común, vivienda de fachada azulejada.**
- Fig. | 199 | **Apropiación de la acera. .**
- Fig. | 200 | **Apropiación de la acera.**
- Fig. | 201 | **Apropiación mediante tendales. .**
- Fig. | 202 | **Apropiación mediante tendales.**
- Fig. | 203 | **Apropiación mediante tendales.**
- Fig. | 204 | **Apropiación mediante tendales.**
- Fig. | 205 | **Apropiación mediante lavaderos.**
- Fig. | 206 | **Apropiación mediante lavaderos.**
- Fig. | 207 | **Niños jugando mientras un vecino cocina una barbacoa.**
- Fig. | 209 | **Localización, vías y Equipamientos. “Ilha” D. João IV.**
- Fig. | 210 | **Cotas. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 211 | **Llenos. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 212 | **Alturas de la manzana. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 213 | **Llenos de la parcela. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 214 | **Vacíos. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 215 | **Usos. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 216 | **Ocupación. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 217 | **Estado. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 218 | **Tipologías. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 219 | **Usos del espacio. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 220 | **Vistas. “Ilha” Travessa da Póvoa.**

- Fig. | 221 | **Plantas. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 222 | **Tipologías. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 151 | **Diagrama interpretativo del transcurso entre los diferentes espacios. “Ilha” Travessa da Póvoa.**
- Fig. | 223 | **Vista aérea de la manzana donde se ubica la “ilha”.** Google Earth
- Fig. | 224 | **Interior de vivienda.**
- Fig. | 225 | **Viviendas visitadas de la “ilha”.**
- Fig. | 226 | **Localización de las viviendas visitadas.**
- Fig. | 227 | **Fachadas de la vivienda, tipología PB.**
- Fig. | 228 | **Interior de la vivienda, tipología viviendas en altura.**
- Fig. | 229 | **Fachada de la vivienda, tipología vivienda en altura.**
- Fig. | 230 | **Localización de las tres “ilhas” caso de estudio.**
- Fig. | 231 | **Relieve de las manzanas donde se sitúan las tres “ilhas”.**
- Fig. | 232 | **Masa construida en las manzanas donde se sitúan las tres “ilhas”.**
- Fig. | 233 | **Manzana “ilha” D.João IV.** Google Earth.
- Fig. | 234 | **Manzana “ilha” Fernão de Magalhães.** Google Earth.
- Fig. | 235 | **Manzana “ilha” Travessa da Póvoa.** Google Earth.
- Fig. | 236 | **Alturas de la edificación en las manzanas donde se sitúan las tres “ilhas”.**
- Fig. | 237 | **Masa de área construida en las tres “ilhas”.**
- Fig. | 238 | **Masa de vacíos en las tres “ilhas”.**
- Fig. | 239 | **Usos en las tres “ilhas”.**
- Fig. | 240 | **Ocupación en las tres “ilhas”.**
- Fig. | 241 | **Estado en las tres “ilhas”.**
- Fig. | 242 | **Tipologías en las “ilhas”.**
- Fig. | 243 | **Tipologías existentes en los tres casos de estudio.**
- Fig. | 244 | **Relación entre los espacios y apropiación en las “ilhas”.**
- Fig. | 245 | **Fachadas con acabado de diferentes materiales.**
- Fig. | 246 | **Fachadas con acabado de diferentes materiales.**
- Fig. | 247 | **“Ilha” Rua Passeio das Fontainhas, 31. Personalización de la vivienda.**

- Fig. | 248 | **“Ilha” Rúa San Victor, 49. Apropiación final de corredor.**
- Fig. | 249 | **“Ilha” Rúa San Victor, 116. Apropiación final de corredor.**
- Fig. | 250 | **Travessa da Póvoa, 212.**
- Fig. | 251 | **“Ilha” San Victor, 166.**
- Fig. | 252 | **Imágenes “Ilha” San Vitor, 76. Voladizos enfrentados.**
- Fig. | 253 | **Travessa da Póvoa, 212. Imagen de los tendales.**
- Fig. | 254 | **Imagen de colocación de lavaderos en fachada.**
- Fig. | 255 | **Imágenes “Ilha” Passeio das Fontainhas, 31. Vegetación en la ilha.**
- Fig. | 256 | **Imágenes “ilha” Passeio das Fontainhas, 31. Vegetación en la “ilha”.**
- Fig. | 257 | **Rúa de San Victor, 76.**
- Fig. | 258 | **Rúa de San Victor, 76.**
- Fig. | 259 | **Rúa de San Victor, 109.**
- Fig. | 260 | **Rúa María Victorina.**
- Fig. | 261 | **“Ilha” Rúa das Eirinhas, 157.**
- Fig. | 262 | **“Ilha” nº182 de San Victor “ilha” do Sr.Doutor.**
- Fig. | 263 | **“Ilha” nº182 de San Victor, en las fiestas de S. Juan 2014.**
- Fig. | 264 | **“Ilha” nº182 de San Victor, en las fiestas de S. Juan. 2014.**
- Fig. | 265 | **“Ilha” nº182 de San Victor, en las fiestas de S. Juan. 2014.**
- Fig. | 266 | **“Ilha” Bairro Tapada, en las fiestas de S. Juan 2014.**
- Fig. | 267 | **“Ilha” nº182 de San Victor, fiestas de S. Juan 2014, cascata.**
- Fig. | 268 | **“Ilha” nº182 de San Victor, fiestas de S. Juan 2014, cartel.**
- Fig. | 269 | **“Ilha” nº318 de Fontainhas decorada para la fiesta con mesa preparada para el festejo.**
- Fig. | 270 | **Celebración del desfile en la calle Passos Manuel hacia la Avenida de los Aliados, con la participación de todas las personas disfrazadas de las “Ilhas” agrupadas por parroquias.**
- Fig. | 271 | **Desfile por la Calle Passos Manuel hacia la Avenida de los Aliados.**

FICHA 1

AVENIDA DE FERNÃO MAGALHÃES, 21.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 32 COORDENADAS UTM: 41.150726, -8.597999 MORFOLOGÍA: PATIO TIPOLOGÍA: VIVIENDAS EN ALTURA HUERTA: NO</p>

FICHA 2

TRAVESSA DA PÓVOA, 212.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 16 COORDENADAS UTM: 41.155414, -8.596456 MORFOLOGÍA PATIO, TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA, HUERTA: NO</p>

TRAVESSA DA PÓVOA, 426.

FICHA 3

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 35 COORDENADAS UTM: 41.156058, -8.598111 MORFOLOGÍA ABIERTA TIPOLOGÍA VIVIENDAS EN ALTURA HUERTA: NO</p>
	

RUA DE SANTOS POUSADA, 353.

FICHA 4

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 14 COORDENADAS UTM: 41.151949, -8.600026 MORFOLOGÍA PATIO TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>
	



TRAVESSA FERNÃO DE MAGALHÃES, 77.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 8 COORDENADAS UTM: 41.150676, -8.596092 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA DOS PLANTAS HUERTA: NO</p>

TRAVESSA CAMPO 24 DE AGOSTO, 126.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 10 COORDENADAS UTM: 41.151014, -8.596467 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: SI</p>

TRAVESSA DE FERNÃO DE MAGALHÃES, 175.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 7 COORDENADAS UTM: 41.151344, -8.596728 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA VIVIENDAS EN ALTURA HUERTA: NO</p>

RÚA CÂMARA PESTANA, 330.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 20 COORDENADAS UTM: 41.154965, -8.594939 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: SI</p>

RUA DE COUTINHO DE AZEVEDO, 31.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 7 COORDENADAS UTM: 41.156889, -8.594852 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE COUTINHO DE AZEVEDO, 53.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 4 COORDENADAS UTM: 41.157034, -8.595081 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DA BATERIA, 27.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 6 COORDENADAS UTM: 41.156235, -8.595191 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

PRAÇA RAINHA D. AMÉLIA, 2.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 5 COORDENADAS UTM: 41.158261, -8.597961 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>



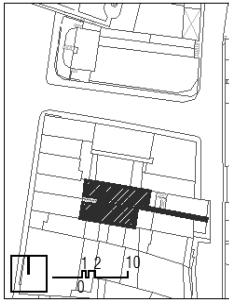
RUA DA PÓVOA, 626.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 6 COORDENADAS UTM: 41.156938, -8.598319 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: SI</p>
	

RUA MONTE DOS CONGREGADOS, 95.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 4 COORDENADAS UTM: 41.157510, -8.601255 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>
	

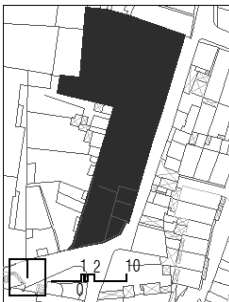
RUA DA PÓVOA, 571.



IDENTIFICACIÓN
 NÚMERO DE VIVIENDAS: 2
 COORDENADAS UTM:
 41.156461, -8.598462
 MORFOLOGÍA
 LINEAL
 TIPOLOGÍA
 PLANTA ÚNICA
 HUERTA: SI



RUA DA PÓVOA, 471.



IDENTIFICACIÓN
 NÚMERO DE VIVIENDAS: 14
 COORDENADAS UTM:
 41.155605, -8.598820
 MORFOLOGÍA
 LINEAL
 TIPOLOGÍA
 PLANTA ÚNICA
 HUERTA: SI



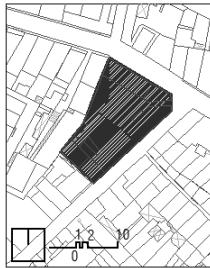
RUA DE RODOLFO DE ARAÚJO, 102.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 10 COORDENADAS UTM: 41.149828, -8.601470 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>
	

RUA DE RODOLFO DE ARAÚJO, 144.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 16 COORDENADAS UTM: 41.150175, -8.601130 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA DOS PLANTAS HUERTA: SI</p>
	

TRAVESSA FERNÃO DE MAGALHÃES, 141.



IDENTIFICACIÓN
 NÚMERO DE VIVIENDAS: 11
 COORDENADAS UTM:
 41.151314, -8.596539
 MORFOLOGÍA
 PATIO
 TIPOLOGÍA
 ,DOS PLANTAS
 HUERTA: NO



RUA DE BARROS LIMA, 710.



IDENTIFICACIÓN
 NÚMERO DE VIVIENDAS: 23
 COORDENADAS UTM:
 41.152218, -8.595068
 MORFOLOGÍA
 LINEAL, ABIERTA
 TIPOLOGÍA
 PLANTA ÚNICA
 HUERTA: NO



RUA DAS EIRINHAS, 157.



RUA DA EIRINHAS, 183.



RUA DO DUQUE DE SALDANHA, 188.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 7 COORDENADAS UTM: 41.143615, -8.596538 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE GOMES FREIRE, 9-1.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 27 COORDENADAS UTM: 41.141817, -8.597046 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: SI</p>

RUA DE GOMES FREIRE, 65.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 7 COORDENADAS UTM: 41.141795, -8.597920 MORFOLOGÍA ABIERTA TIPOLOGÍA DOS PLANTAS HUERTA: SI</p>

RUA DE GOMES FREIRE, 65.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 10 COORDENADAS UTM: 41.141795, -8.597920 MORFOLOGÍA ABIERTA TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

PRAÇA DA ALEGRIA, 53.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 18 COORDENADAS UTM: 41.144280, -8.599168 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>	

PRAÇA DA ALEGRIA, 56

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 7 COORDENADAS UTM: 41.144195, -8.599216 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>	

RÚA DE JOAQUIN ANTÓNIO DE AGUIAR, 10.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 15 COORDENADAS UTM: 41.144407, -8.599054 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 184.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 8 COORDENADAS UTM: 41.143755, -8.598958 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: SI</p>

RUA DE S. VICTOR, 182.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 19 COORDENADAS UTM: 41.143681, -8.598890 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: SI</p>

RUA DE S. VICTOR, 172.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 12 COORDENADAS UTM: 41.143565, -8.598721 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 166.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 10 COORDENADAS UTM: 41.143466, -8.598589 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA DOS PLANTAS HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 164.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 10 COORDENADAS UTM: 41.143439, -8.598533 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 158.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 10 COORDENADAS UTM: 41.143266, -8.598399 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 116.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 17 COORDENADAS UTM: 41.142906, -8.597816 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA VIVIENDAS EN ALTURA HUERTA: NO</p>	



RUA DE S. VICTOR, 104.

	<p>IDENTIFICACIÓN</p> <p>NÚMERO DE VIVIENDAS: 22</p> <p>COORDENADAS UTM: 41.142835, -8.597724</p> <p>MORFOLOGÍA</p> <p>LINEAL</p> <p>TIPOLOGÍA</p> <p>VIVIENDAS EN ALTURA</p> <p>HUERTA: NO</p>
	

RUA DE S. VICTOR, 90.

	<p>IDENTIFICACIÓN</p> <p>NÚMERO DE VIVIENDAS: 13</p> <p>COORDENADAS UTM: 41.142714, -8.597553</p> <p>MORFOLOGÍA</p> <p>LINEAL</p> <p>TIPOLOGÍA</p> <p>PLANTA ÚNICA</p> <p>HUERTA: SI</p>
	

RUA DE S. VICTOR, 80.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 4 COORDENADAS UTM: 41.142640, -8.597456 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 76.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 19 COORDENADAS UTM: 41.142531, -8.597296 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>



RUA DE S. VICTOR, 68A.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 17 COORDENADAS UTM: 41.142445, -8.597176 MORFOLOGÍA PATIO TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>
	

RUA DE S. VICTOR, 62 TRASEIRAS.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 6 COORDENADAS UTM: 41.142478, -8.596945 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA DOS PLANTAS HUERTA: NO</p>
	

RUA DE S. VICTOR, 62.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 11 COORDENADAS UTM: 41.142322, -8.597016 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA DOS PLANTAS HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 48.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 7 COORDENADAS UTM: 41.142198, -8.596837 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 23.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 16 COORDENADAS UTM: 41.142414, -8.597311 MORFOLOGÍA ABIERTA TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 49.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 9 COORDENADAS UTM: 41.142683, -8.597673 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE GOMES FREIRE, 94.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 6 COORDENADAS UTM: 41.142129, -8.598386 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 113.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 5 COORDENADAS UTM: 41.143400, -8.598698 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>



RUA DE S. VICTOR, 109.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 25 COORDENADAS UTM: 41.143337, -8.598607 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>
	

RUA DE S. VICTOR, 101.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 11 COORDENADAS UTM: 41.143307, -8.598531 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>
	

RUA DE S. VICTOR, 99A.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 9 COORDENADAS UTM: 41.143229, -8.598463 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE S. VICTOR, 83.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 15 COORDENADAS UTM: 41.143095, -8.598272 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE GOMES FREIRE, 208.

	<p>IDENTIFICACIÓN</p> <p>NÚMERO DE VIVIENDAS: 12</p> <p>COORDENADAS UTM: 41.142708, -8.599954</p> <p>MORFOLOGÍA</p> <p>LINEAL</p> <p>TIPOLOGÍA</p> <p>PLANTA ÚNICA</p> <p>HUERTA: NO</p>
	

PRAÇA DA ALEGRIA, 85.

	<p>IDENTIFICACIÓN</p> <p>NÚMERO DE VIVIENDAS: 8</p> <p>COORDENADAS UTM: 41.143358, -8.599936</p> <p>MORFOLOGÍA</p> <p>LINEAL</p> <p>TIPOLOGÍA</p> <p>DOS PLANTAS</p> <p>HUERTA: NO</p>
	




PRAÇA DA ALEGRIA, 81.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 23 COORDENADAS UTM: 41.143416, -8.599865 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

PRAÇA DA ALEGRIA, 76.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 12 COORDENADAS UTM: 41.143640, -8.599706 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: NO</p>

RUA DE DOM JOÃO IV, 832.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 19 COORDENADAS UTM: 41.154007, -8.602333 MORFOLOGÍA LINEAL TIPOLOGÍA DOS PLANTAS HUERTA: NO</p>	
		

RUA DE BARROS LIMA, 710.

	<p>IDENTIFICACIÓN NÚMERO DE VIVIENDAS: 6 COORDENADAS UTM: 41.152218, -8.595068 MORFOLOGÍA ABIERTA TIPOLOGÍA PLANTA ÚNICA HUERTA: SI</p>	
		

ANEXO II | LISTADO DE “ILHAS” DEL BONFIM Y NÚMERO DE VIVIENDAS

SITUACIÓN - DIRECCION	NÚMERO DE VIVIENDAS
Rua de Vasco de Lobeira, 121, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
Rua de João Ramalho, 28A, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
Avenida Fernão de Magalhães, 1061, Bonfim---Nº de Fogos:11	11
Praça Rainha D. Amélia, 2, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
Travessa de Sto Isidro, 32, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
Rua Monte dos Congregados, 95, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
Travessa Monte dos Congregados, 29, Bonfim---Nº de Fogos:14	14
-Rua da Póvoa, 626, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
-Rua da Póvoa, 471, Bonfim---Nº de Fogos:14	14
Rua da Póvoa, 570, Bonfim---Nº de Fogos:12	12
-Rua de Coutinho de de Azevedo, 53, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Rua de Coutinho de de Azevedo, 31, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Rua de Coutinho de de Azevedo, 13, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Rua de Coutinho de de Azevedo, 1, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
Rua da Bateria, 27, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
-Rua de Aires de Ornelas, 85, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Travessa da Póvoa, 263, Bonfim---Nº de Fogos:9	9
-Travessa da Póvoa, 319, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
-Travessa da Póvoa, 212, Bonfim---Nº de Fogos:16	16
-Travessa da Póvoa, 426, Bonfim---Nº de Fogos:35	34
-Rua de Anselmo Braamcamp, 575, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
-Rua de Anselmo Braamcamp, 425, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
-Rua de Anselmo Braamcamp, 166A, Bonfim---Nº de Fogos:8	8
-Rua de Moreira, 209 Bonfim---Nº de Fogos:5	5
-Rua de Santos Pousada, 353, Bonfim---Nº de Fogos:14	14
-Rua de D. João IV, 832, Bonfim---Nº de Fogos:45	45
-Rua de D. João IV, 834, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
-Rua de D. João IV, 852, Bonfim---Nº de Fogos:17	17
-Rua da da Alegria, 383, Santo Ildefonso---Nº de Fogos:7	7
-Rua da da Alegria, 331, Santo Ildefonso---Nº de Fogos:6	6
-Rua da Firmeza, 125, Santo Ildefonso---Nº de Fogos:11	11
-Rua de Rodolfo de Araújo, 144, Bonfim---Nº de Fogos:16	16
-Rua de Rodolfo de Araújo, 102, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
-Rua Santo Ildefonso, 475, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
-Campo 24 de Agosto, 185A e 109, Bonfim---Nº de Fogos:14	14
-Campo 24 de Agosto / Rua do Bonfim, 178, Bonfim---Nº de Fogos:11	11
-Avenida Fernão de Magalhães, 21, Bonfim---Nº de Fogos:35	35
-Avenida Fernão de Magalhães, 148, Bonfim---Nº de Fogos:8	8
-Travessa Fernão de Magalhães, 175, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Travessa Fernão de Magalhães, 141, Bonfim---Nº de Fogos:11	11
-Travessa Campo 24 de Agosto, 126, Bonfim---Nº de Fogos:10	10

-Travessa Fernão de Magalhães, 77, Bonfim---Nº de Fogos:8	8
-Travessa Fernão de Magalhães, 75, Bonfim---Nº de Fogos:12	12
-Rua de Barros Lima, 731, Bonfim---Nº de Fogos:29	29
-Rua das Eirinhas, 183, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
-Rua das Eirinhas, 157, Bonfim---Nº de Fogos:9	9
-Rua das Eirinhas, 151, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
-Rua das Eirinhas, 109B, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Rua Câmara Pestana, 330, Bonfim---Nº de Fogos:20	20
-Rua de Barros Lima, 882, Bonfim---Nº de Fogos:8	8
-Rua de Gomes Leal, 34, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
-Rua de Gomes Leal, 92, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
-Rua das Eirinhas, 58, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Travessa do Bonfim, 17, Bonfim---Nº de Fogos:28	28
-Travessa do Bonfim, 60, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
-Travessa do Bonfim, 46, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Rua Bonfim, 654, Campanhã---Nº de Fogos:15	15
-Rua Bonfim, 628, Campanhã---Nº de Fogos:24	24
-Rua de Godim, 682, Campanhã---Nº de Fogos:18	18
-Rua de S. Rosendo, 229, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Rua de Pinto Bessa, 313, Bonfim---Nº de Fogos:13	13
-Rua do Padre António Vieira, 123, Bonfim---Nº de Fogos:20	20
-Rua da Lomba, 90, Bonfim---Nº de Fogos:15	15
-Rua da Lomba, 119, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Travessa da Lomba, 80, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Rua da Lomba, 90, Bonfim---Nº de Fogos:15	15
-Rua de Vera Cruz, 53A, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Rua Santo Ildefonso, 475, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
--Rua do Heroísmo, 368, Bonfim---Nº de Fogos:32	32
-Rua do Heroísmo, 310, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
-Rua do Heroísmo, 302, Bonfim---Nº de Fogos:14	14
-Rua do Heroísmo, 278, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Rua do Lourenço, 55, Bonfim---Nº de Fogos:16	16
-Rua de Vera Cruz, 46A, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Rua do Lourenço, 43, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Rua de Vera Cruz, 36 e 42, Bonfim---Nº de Fogos:11	11
-Rua do Lourenço, 5, Bonfim---Nº de Fogos:8	8
-Travessa da Lomba, 41, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
-Travessa da Lomba, 23, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Rua de Vera Cruz, 23A, Bonfim---Nº de Fogos:13	13
-Rua da Lomba, 67, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Rua da Lomba, 59, Bonfim---Nº de Fogos:9	9
-Travessa da Lomba, 28, Bonfim---Nº de Fogos:16	16
-Calçada do Rego Lameiro, 307, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
-Travessa China, 70, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
-Calçada de Nova Sintra, 108, Bonfim---Nº de Fogos:4	4



-Travessa de Nova Sintra, 90, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
Travessa de Nova Sintra, 30, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
-Travessa de Nova Sintra,10, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
-Travessa de Nova Sintra, 55, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
Rua do Barão de S. Cosme, 35, Bonfim---Nº de Fogos:11	11
Rua do Barão de S. Cosme, 11, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
Rua de Joaquim António de Aguiar, 10, Bonfim---Nº de Fogos:15	15
Praça da Alegria, 53, Bonfim---Nº de Fogos:18	18
Praça da Alegria, 56, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
Praça da Alegria, 76, Bonfim---Nº de Fogos:12	12
Praça da Alegria, 81, Bonfim---Nº de Fogos:23	23
Praça da Alegria, 85, Bonfim---Nº de Fogos:8	8
Rua de Gomes Freire, 208, Bonfim---Nº de Fogos:12	12
Rua de Gomes Freire, 94, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
Rua de Gomes Freire, 65, Bonfim---Nº de Fogos:16	16
Rua de Gomes Freire, 9 e 1, Bonfim---Nº de Fogos:27	27
Rua de Gomes Freire, 65, Bonfim---Nº de Fogos:16	16
Rua de S. Victor, 48, Bonfim---Nº de Fogos:7	7
Rua de S. Victor, 62, Bonfim---Nº de Fogos:11	11
Rua de S. Victor, 62 Traseiras, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
Rua de S. Victor, 68A, Bonfim---Nº de Fogos:17	17
Rua de S. Victor, 76, Bonfim---Nº de Fogos:19	19
Rua de S. Victor, 80, Bonfim---Nº de Fogos:4	4
Rua de S. Victor, 90, Bonfim---Nº de Fogos:13	13
Rua de S. Victor, 104, Bonfim---Nº de Fogos:22	22
Rua de S. Victor, 116, Bonfim---Nº de Fogos:17	17
Rua de S. Victor, 158, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
Rua de S. Victor, 164, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
Rua de S. Victor, 166, Bonfim---Nº de Fogos:10	10
Rua de S. Victor, 172, Bonfim---Nº de Fogos:12	12
Rua de S. Victor, 182, Bonfim---Nº de Fogos:19	19
Rua de S. Victor, 184, Bonfim---Nº de Fogos:8	8
Rua de S. Victor, 23, Bonfim---Nº de Fogos:16	16
Rua de S. Victor, 49, Bonfim---Nº de Fogos:9	9
Travessa de S. Victor, 22, Bonfim---Nº de Fogos:6	6
Rua de S. Victor, 83, Bonfim---Nº de Fogos:15	15
Rua de S. Victor, 99A, Bonfim---Nº de Fogos:9	9
Rua de S. Victor Bonfim 101---Nº de Fogos:11	11
Rua de S. Victor, 109, Bonfim---Nº de Fogos:25	25
Rua de S. Victor, 113, Bonfim---Nº de Fogos:5	5
TOTAL FOGOS	1418

ENTREVISTA A MARILIA – VECINA Fernão de Magalhaes nº 21

- 1- ¿COMO ERA A "ILHA" ANTES?
- 2- ¿COMO SE VIVIA EN LA "ILHA"?
- 3- ¿COMO ES LA "ILHA" AHORA?
- 4- ¿QUE CREE QUE HA CAMBIADO EN LA VIDA DE LA "ILHA"?

1- La "ilha" era muy parecida a como es ahora, aunque estaba mucho mejor cuidada, su aspecto era mucho más agradable. Recuerdo que en el patio estaba cubierto de hierba donde siempre había ropa a clarear y parecía que estabas en una quinta en el campo. Las casas también estaban mucho más cuidadas, siempre bien pintadas con puertas y ventanas en perfecto estado. Algunas veces, entre los vecinos hacíamos un "condominio" y recolectábamos algo de dinero entre todos para hacer mejoras y siempre se juntaban algunos vecinos para hacer pequeños arreglos durante los fines de semana. Las viviendas estaban bien atendidas por los dueños en cuanto a tejados y fachadas y en el interior cada vecino con la ayuda de algún otro, mantenían las viviendas lo mejor posible. Los baños eran cuidados por todos ya que antes las viviendas no tenían baño. Siempre había por aquí algún vecino que sabia un poco de todo y entre todos cuidábamos la "ilha" como nuestra casa. Era una "ilha" muy, muy bonita y soleada, la más bonita de cuantas he visto.

2- Antes todo era diferente y la "ilha" era más como una gran familia, donde todos cuidaban de todos y donde existía un gran respeto por la vida de los vecinos y sus familias. Los niños no solo pertenecían a sus padres, eran criados por todos. Eran por decirlo de algún modo, los niños de la "ilha", yo misma fui criada con la ayuda de todos y me pasaba los días de una casa para otra donde todos me cuidaban como en la mía propia.

Recuerdo que si alguien enfermaba todo el mundo guardaba mucho respeto y no se hablaba alto para no molestar, ni se jugaba en el patio. Se tenía un trato especialmente cuidado hacia los ancianos a los que se les hablaba con mucho respeto y se les ayudaba en todo lo posible para que nunca estuviesen solos. Bueno, en la "ilha" una nunca estaba sola (risas)

La "ilha" tenía un tanque con bomba de hierro y manivela de uso común, que hacía de esta "ilha" un lugar un poco mejor que otras "ilhas" en la que no queda más remedio que ir a buscar el agua en baldes, tanto para las tareas como para el consumo.

Tener agua para el lavado de ropas y para el aseo facilitaba mucho la vida de las personas que vivían en la "ilha", porque solo tenían que ir a buscar el agua de beber. El agua que surgía de la bomba era agua "saloba" que significa que salía caliente en invierno y fría en verano y aunque dificultaba el lavado porque el jabón no se pegaba bien a la ropa, se utilizaba para el lavado a diario por la comodidad de los vecinos. Todos lavaban las ropas en el mismo agua hasta que estaba lo suficientemente sucia para cambiarla, aunque esto poco a poco fue cambiando debido a los cambios de hábito de higiene de los vecinos. Con el tiempo, cada vecino llenaba su propio balde de agua para sí mismo.

Otro de los usos habituales del agua fría de verano era la de refrescar las bebidas, en tiempos en que no había frigoríficos en las casas. Recuerdo muchas botellas a refrescar durante las fiestas de san Juan. Por aquel entonces las fiestas de San Juan se vivían muy intensamente, aun hoy, pero antes era más entrañable, más compartido.

Unos días antes de la fiesta llegaban los pastores con los rebaños y entraban en la "ilha". Allí la gente compraba algún ejemplar, a veces uno entre varios vecinos o entre los miembros de una familia y con la ayuda de todos se realizaba la matanza y sacado de pieles. Después se le pagaba al panadero para que en su horno los cociese en una gran asadera el día de la fiesta.

Ese día toda la "ilha" estaba muy adornada y sonaba la música todo el tiempo. La puerta estaba abierta, incluso durante el baile y aunque a veces entraban extraños, el ambiente era tan familiar que pronto se sentían incómodos y se marchaban.

Los pocos conflictos que había era por culpa de los niños, que rompían cosas jugando al balón, al romperse algún vaso algo así, pero se arreglaba rápido porque eran cosas pequeñas.

También hay que decir que no todo era bueno, había muchas dificultades económicas en las familias y por aquel entonces vivir en una "ilha" no estaba bien visto. Era como ser ciudadano de segunda, no podíamos decir que vivíamos en una "ilha" o no nos dejaban ir al colegio, estábamos mal vistos. Cuando te preguntaban donde vivías simplemente dabas el número del portal de al lado. Muchas generaciones de niños fueron educados dentro de las "ilhas", por personas que habían tenido la suerte de ser enseñados y donde todo el mundo era muy educado y bien hablado. Ningún niño educado en una "ilha" decía palabras mal sonantes y se trataba con respeto y amabilidad a los demás, y así se presumía de buena educación.

Otra de las dificultades era el reparto del espacio dentro de la "ilha", porque siempre había alguien que quería más de lo que le correspondía, esto se acentuó más en los últimos años al venir vecinos nuevos, pero ya antes había algún conflicto. A veces surgían problemas porque algunos vecinos ponían a blanquear la ropa sobre las zonas de hierba, junto a las puertas de las casas porque es espacio común y a algún vecino no le gustaba porque entendían ese espacio como suyo e intentaban evitarlo.

3- Ahora puedes verla por ti misma, está todo mucho más abandonado. Ahora los vecinos ya no tienen ese compromiso con la "ilha", ya que muchos de ellos son nuevos habitantes y en ocasiones emigrantes que solo están de paso temporalmente, por lo que no les importa que la "ilha" se degrade y no la cuidan nada, ya solo nos preocupamos los que llevamos aquí toda la vida. Algunas viviendas han aparecido destrozadas tras la marcha de algún inquilino. Hace años se quitó el jardín y se puso hormigón porque era más limpio para las viviendas, ya que aquí se entraba y salía de las casas continuamente y aunque ha servido como limpieza a afeado un poco la "ilha". También algo que ha marcado mucho un antes y un después ha sido la construcción del hotel que está al lado, porque su orientación y su tamaño a ensombrecido casi toda la "ilha", por lo que han aparecido problemas de humedad que antes no existían. Esta semana pasada se ha caído un tejado y ya veremos cuanto tardan en arreglarlo. Han hecho algo los vecinos para no sufrir daños de agua en las casas de al lado. Algunas casas están cerradas y llevan sin alquilarse mucho tiempo y hasta las puertas y ventanas están viejas y dan mal aspecto a otros vecinos



que quisieran venir al barrio, al igual que las barandillas se están oxidando y dan las aspecto y parece insegura. Esta en general bastante deteriorada, no me gusta verla así porque yo he conocido otra "ilha".

4- Estamos en una sociedad individualista, ahora cada uno anda a su aire y no nos vemos mucho. Antes esto no sucedía y la práctica de las tareas se realizaban en grupo y coincidía parte de la comunidad. Ahora ya no hay ese espíritu comunitario, yo lo tengo todo en casa, mi lavadora, mi baño y solo me comunico con los vecinos si yo quiero y cuando quiero. Ya nadie le pide al vecino un plato de comida o que le traiga algo del mercado a no ser que se le ofrezca directamente, somos más reservados, aunque no nos guste esa es la realidad.

La vida de los vecinos ha cambiado, antes nadie tenía y ahora todos quieren tener, unos computadora, otros lavadora. Ese afán por tener más ha separado a los vecinos de la "ilha" y nuevamente aparecen los conflictos por la apropiación del espacio.

Algunos vecinos han querido apoderarse de los sanitarios en desuso para utilizarlos como trasteros, sobre todo los de las últimas viviendas del corredor que marcan ese sitio como suyo, como si les perteneciera. Otros vecinos les dejamos hacerlo mientras no sea necesario, pero si viene un nuevo inquilino a una casa sin sanitario y necesita el sanitario de la "ilha", obligamos al vecino que lo usa como trastero a vaciarlo, lo que crea cierta tensión e incomodidad entre unos y otros. Es una continua lucha del marcado de "lo mio".

No me gusta pedir permiso para colocar cosas en zonas comunes, porque pidiendo permiso le estas reconociendo al otro vecino su propiedad sobre el espacio. No se si me explico, no necesito permiso de nadie para el uso de zonas que son de todos. Algunas veces esto es difícil porque varios miembros de una misma familia viven en casas pegadas o unas debajo de otras y acaban por acaparar grandes zonas con sus pertenencias, como diciendo "no estoy invadiendo lo de todos, estoy invadiendo la zona de mi familia" y eso no es correcto.

Otro conflicto muy habitual que surge hoy en día y que antes no existía, llega con motivo de las instalaciones del servicio de agua potable. Al existir un solo contador de agua para toda la "ilha", es el dueño de la "ilha" el que aplica el tanto por ciento a pagar a cada inquilino en los recibos mensuales de alquiler. Hasta ahí todo bien, pero el problema surge cuando personas de fuera de la "ilha" traen sus ropas a lavar a casa de sus familiares de la "ilha" ó vienen a ducharse aquí, porque aquí el agua la pagan entre todos los vecinos. Esto ocurre desde que las casas tienen el baño y lavadora en el interior. Con la electricidad no pasa esto, ya que cada vecino tiene su propio contador.

Aun con todo, mi abuela vivió en esta "ilha", y mi madre nació aquí y yo también nací en esta "ilha". Estuve viviendo unos años en una casa nueva en frente de la playa, pero sentía que aquel no era mi espacio y no me sentía a gusto. La dejé totalmente nueva y amueblada. Esta es mi casa, echaba de menos la "ilha", aquí me siento en mi casa.



5- ¿COMO ERA LA "ILHA" ANTES?

6- ¿COMO SE VIVIA EN LA "ILHA"?

7- ¿COMO ES LA "ILHA" AHORA?

8- ¿QUE CREE QUE HA CAMBIADO EN LA VIDA DE LA "ILHA"?

4- Yo no vivía antes aquí, solo llevo en esta illa 4 años. Antes vivía en la Rúa póvoa nº212 que es una "ilha" también muy bonita, supongo que esta era como aquella, con todo muy bien cuidado. Allí todos los vecinos ayudaban a mantenerlo limpio y arreglado. Las mujeres limpiaban siempre todo muy bien y los hombre hacían los trabajos de reparaciones

5- Se vivía bien, aunque he de reconocer que aquí hay mucho mejor ambiente. Aquí todo el mundo es sonriente y amable y allí no siempre.

Se hacían en común algunas cosas cotidianas, como ir a lavar o la compra, aunque después cada uno hacía vida en su casa. Los niños eran como si fuesen de todos, estaban todo el día en el patio o en la casa de alguien, pero sabías que estaban controlados porque en la "ilha" no había extraños, así que podíamos estar confiados. Lo demás era normal, se vivía tranquilo.

6- Aquella "ilha" (Povoa 212) está muy bien, fui hace algún tiempo y el ayuntamiento arreglo todos los tejados y pinto las fachadas y la dejó muy bonita, con muy buen gusto. En esta, el propietario no hace muchas reparaciones y poco a poco se está envejeciendo, está claro que si no se mantiene irán cayendo una casa detrás de otra y todo se va a estropear muy rápido. El otro día se cayó un tejado y nos llevamos un susto tremendo. Menos mal que no ocurrió una desgracia pero a ver cuánto tardan en arreglarlo, si es que lo hacen. Es una pena porque este es un lugar que merece la pena conservar, es muy acogedor y aquí vive gente muy buena.

7- Con los años todo cambia. Donde vivía antes, cambió la gente y las costumbres, los niños se hicieron grandes y algunos vecinos se fueron. Siguen haciéndose fiestas y cosas entre todos, pero aquel ambiente familiar ya no existe y ahora cada uno va más a su aire. En esta "ilha" ese ambiente todavía se respira. La gente pasa mucho rato comentando cualquier cosa en este patio y siempre sonríe, por eso a mí me gusta tanto este sitio. A veces vivir en una comunidad tiene cosas buenas, pero también malas, cuando yo me separe porque mi marido no me trataba bien, todo el mundo hablada de mi y tuve que venirme aquí con mi pareja. Aquí me recibieron con los brazos abiertos y nadie me señalaba y soy muy feliz. Es una "ilha" fantástica y los vecinos también.

ENTREVISTA AL Sr. MANUEL JOSE – VECINO DA TRAV. DA POVOA 426

- 9- ¿COMO ERA A "ILHA" ANTES?
 10- ¿COMO SE VIVIA EN LA "ILHA"?
 11- ¿COMO ES LA "ILHA" AHORA?
 12- ¿QUE CREE QUE HA CAMBIADO EN LA VIDA DE LA "ILHA"?

8- Te lo contaré como me lo han contado porque yo solo llevo aquí 55 años. La "ilha" es conocida como barrio de Gaspar Cardoso, porque fue el, quien junto con la fabrica, construyo las viviendas para los trabajadores de su fábrica de pieles y cerro todo por la parte baja con los sanitarios y un acceso a la fabrica para que fuese más servicial para ellos. En las viviendas pequeñas, se guardaban por aquel entonces los animales de tiro para los carruajes con los que transportaban las pieles, y en las otras casas vivía la gente. La zona común era toda de tierra y poco a poco la fuimos arreglando los que aquí vivimos, pero aquí hubo pocos cambios desde entonces, salvo que ahora en esas pequeñas casas vive gente. La mía es una de ellas y los suelos son ahora de hormigón porque es más limpio. También el ayuntamiento puso el saneamiento, lo que ayudó mucho a mantener todo limpio. Hace un par de años el propietario arreglo las fachadas y las cubiertas de los edificios altos pero en el resto cada uno arregla lo suyo.

9- Esta siempre fue una "ilha" muy unida donde todos respetaban las normas de convivencia. A cierta hora se dejaba de hacer ruido para que los vecinos descansasen porque muchos de ellos trabajaban. En los días especiales como fin de año o San Juan se hacían celebraciones en común con grandes sardinadas, música y baile hasta muy tarde. La "ilha" estaba muy bien organizada y todos colaboraban para mantenerla lo mejor posible. Todos se ayudaban entre sí para arreglar sus casas. Algunas veces se recolectaba dinero entre todos para organizar algún paseo o pequeño viaje y así visitar aldeas cercanas o otras ciudades.

Esta siempre fue una "ilha" especial, de gente trabajadora y bastante comprometida políticamente. Cuando Salazar declaro esta zona como "Zona degradada" se mantenían en la "ilha" reuniones clandestinas contra su gobierno e incluso algunas veces surgían redadas con palizas a los protestantes. Por aquel entonces en las "ilhas" o por lo menos en esta había unos hombres a los que llamábamos "bufos" que eran informadores de Salazar, vecinos que espiaban a los demás para informar a la policía secreta, cuando se producían protestas o reuniones clandestinas. La vida en la "ilha" en esos tiempos fue muy dura.

10- La "ilha" ahora es igual, como decía antes, aquí apenas hubo cambios ni mejoras desde que el ayuntamiento puso el saneamiento y arreglo la calle ó desde que el dueño arreglo las cubiertas y fachadas de los edificios altos. Las casas pequeñas son ahora solo mantenidas por los vecinos y cada uno hace lo que puede y los baños ahora son solo utilizados por los vecinos de las casas pequeñas, porque los vecinos de los edificios tienen su propio baño. La mitad de los vecinos usan los sanitarios de arriba y la mitad usamos los de abajo. El sanitario de abajo lo he arreglado completamente yo mismo, con su agua caliente, sus azulejos y su puerta en condiciones, ahora es un baño digno que merece toda persona y a mí no me importa

hacerlo aunque lo usen los demás. Eso sí, debemos mantenerlo limpio y desinfectado por nuestro bien.

11- Pues eso sí ha cambiado mucho, ahora cada uno vive su vida y aunque hablas con unos y otros, cada uno hace su vida. Ya no se hace nada en común y ha desaparecido el ambiente familiar. Ahora hay muchos desconocidos y algunas veces aparece gente extraña por la "ilha" que no sabes si son amigos de alguien o si vienen a hacer mal. La gente no respeta a los demás y si hay ruido por la noche nadie se atreve a salir por miedo. Hace unos días mataron a un hombre en Guimaraes por salir a pedir silencio, es muy peligroso, entonces cuando oscurece te metes en casa y cierras la puerta y no sales hasta el día siguiente. Muchos de los vecinos que ahora vivimos aquí somos gente mayor y aunque también están por aquí sus hijos, también hay gente nueva desconocida con muchos problemas que hacen que ahora la "ilha" no sea segura. Ya se han producido robos hasta de plantas, ya me dirás quien roba una planta. Hay mucho desorden y la gente deja sus cosas por todos lados fuera de sus casas.



ENTREVISTA A ANDRÉ VELHO CABRAL (ESTUDIO: "Bastos e Cabral. Arquitetos,Lda."
Arquiteto y vecino de Oporto.

- 13- ¿COMO CONOCIO LAS "ILHAS"?
- 14- ¿CONOCE ALGUNA ILHA ESPECIAL?
- 15- ¿QUE RECUERDA CARACTERISTICO ENTRE TODAS?
- 16- ¿CREE QUE LA VIDA EN LA "ILHA" CREA ESTIGMAS?

12- Hace algunos años que yo conocí las "ilhas", lo cierto es que solo se vuelven extrañas para nosotros cuando personas ajenas nos hablan sobre ellas, como en este caso. Es entonces cuando nos damos cuenta que se trata de algo singular, por el contrario habitualmente es para nosotros lo natural o cotidiano. Realmente es un trabajo muy interesante, el estudio de las "ilhas", ya que las nuevas recalificaciones de terrenos y la falta de los mismos en el centro de la ciudad acabará con las "ilhas" tarde o temprano.

Me pasé mucho tiempo haciendo encuestas en las "ilhas". Yo tenía un encargo para hacer cierto número de encuestas a los vecinos y realizarlas a vecinos de las "ilhas" me resultaba enormemente fácil. Ellos eran muy colaboradores y todos querían dar su opinión para sentirse importantes, nunca antes lo habían hecho y por eso, era muy sencillo conseguir 10 encuestas en 30 min. Encuestas por las que yo recibía una pequeña retribución.

13- Si alguna "ilha" especial, si recuerdo. Durante ese tiempo si que he visto diferentes tipos de "ilhas", he visto un poco de todo, desde una "ilha" con sótano en la Rúa de Barros Lima, hasta "ilhas" en altura en las torres de Aleixo en Morelos, ocupadas por personas de la Ribeira.

14- Hay muchas cosas características en las "ilhas" y que se suelen repetir de unas a otras como por ejemplo sus ropas siempre tendidas, sus colores, sus montones de plantas e incluso también hay cierta imagen en los habitantes de las "ilhas" que se repite de unos a otros, en su manera de vestir o en general en su modo de vivir. En algunas "ilhas" es común ver a la gente en pijama y bata o a las mujeres con mandilón. A los visitantes nos resulta extraño verlos salir a la calle de ese modo pero no debemos olvidar que están en el patio "privado" de su casa. A los jóvenes es fácil reconocerlos con peinados modernos muy marcados y sus móviles en las manos, o sus perros pitbul. Muchos tienen un coche tuning y llevan chándal y zapatillas Nike. Pero no me hagas mucho caso, esta es solo mi visión particular (risas)

15- Definitivamente creo que si, las dificultades o las carencias les hacen estar siempre intentando aparentar que no les va tan mal, como decía, aparentan tener buenos coches, buenas zapatillas o buenos móviles, es algo así como mantener el "ideal americano" a toda costa.

Año	Nº Habitantes	Desarrollo Urbano de Oporto y las "Ilhas"	Nacional	Internacional
1800		Aparecen las primeras "ilhas" en la ciudad de Oporto		
1820		<i>Plano de Melhoramento da cidade do Porto y Barra do Douro</i> por Luis Gomes de Carvalho		
1868		Ley Orgánica de 1868: Limitación de la altura de la edificación y control sanitario.		
1876		Código administrativo de 1876: obligatoriedad municipal a la regulación inmobiliaria y viaria		
1880		Plano de Correia de Barros: Salubrización y embellecimiento en las áreas centrales		
1889		Aprobación del Código de posturas del Municipio: Reglas para la ejecución de obras		
1890	146 454	Construcción de la mayor parte de las "ilhas" en Oporto (1865-1900).		
1900	165 729	Peste Bubónica		
1901		Reglamento General de Salud. El periódico "O Comercio de Oporto" promociona Barrio <i>Monte Pedral</i>		
1903		Reglamento de Salubridad de las Edificaciones Urbanas. El periódico "O Comercio de Oporto" promociona Barrio <i>Lordelo do Ouro</i>		
1905		Código de Posturas Municipales. El periódico "O Comercio de Oporto" promociona Barrio <i>Antas do Bonfim</i>		
		Primeros Barrios Operarios promocionados por el Periódico "O Comercio do Porto" (<i>Monte Pedral, Lordelo do Ouro y Antas/Bonfim</i>)		
1910	191890		Se instaura la Republica	
1914				Inicio 1º Guerra Mundial
1915		Barry Parker es invitado a participar en el <i>Plano de Melhoramentos da cidade do Porto</i>		
1917		Publicación del primer Reglamento sobre Barrios Operarios por el Estado Portugués. Colonias Operarias: <i>Antero de Quental, Viterbo Campos, Estevão de Vasconcelos</i> .		
1918		D.L.nº4 137/18 Promueve la construcción de casas para las clases de bajos rendimientos. Colonias Operarias: Sidónio Pais/Social da Arrábida, D.L. Estatal nº4 163 de 06/18, Definición del Programa de Casas Económicas		Final de la 1º Guerra Mundial
1919		D.L. nº 4.415,4.137,4.417,4.470,y 5.317 (1918-1919) Iniciativas Legislativas Colonia Operaria: Dr.Manuel Laranjeira		
1920	202310	Fundación de la Cooperativa denominada "O Problema da Habitação"		1º CIAM
1926			Revolución y Dictadura Militar (1926-33)	

1928		D.L. nº16 055/28 (Revisión legislativa. Definición de Barrios y Grupos de Casas Económicas de la República)		
1930	229.794			4º CIAM "La ciudad funcional" Carta de Atenas
1932		Plano de la Ciudad elaborado por Ezequiel de Campos		
1933		D.L. nº23 052/33 (Programa de las casas económicas) Promoción de la Administración Central <i>Ilheu, Condominhas, Amial, Azenha, Paranhos, Ramalde, Costa Cabral, S. Roque da Lameira.</i>) Publicación del informe A <i>Salubridad Habitacional No Porto</i> por Antas Monterroso	1933-68 Estado Novo Portugués doctrina totalitaria por Salazar.	
1938		D.L. nº28 912/38 Límites del Régimen para construcción de vivienda Social- Programa de casas desmontables		
1939		Decreto Ley Federal nº 40802 de 21/12 Obligatoriedad de los Planos de Urbanización. Plano Regulador de la Ciudad presentado por Marcelo Piacentini. <i>Inquérito Geral ás "ilhas" do Porto</i>		Inicio de la Segunda Guerra Mundial
1940		Inicio del " <i>Plano de Salubrizaçao</i> " de las " <i>ilhas</i> ". Construcción de " <i>Bairros Camarários</i> " promocionados por el municipio. (<i>Duque de Saldanha</i>) Promoción de la Administración Central (<i>Azenha, Paranhos, Ramalde, S. Roque de Lameira,</i>) <i>Carvalhido (casas desmontables)</i>	1º Congreso Nacional de Arquitectura	
1942		Plano Regulador de la Ciudad de Oporto por Giovanni Muzio		
1944		<i>Bairro Camarário: S. João de Deus</i>		
1945		D.L. nº35 106/45 Programa de casas para familias pobres. Ley nº2 007/45 Programa de casas de Renta Económica		Fin de la 2º Guerra Mundial. inicio Guerra Fría 1945-91
1947		D.L. nº 36 212/47 Programa de casas de renta limitada. Plano de Urbanización de la ciudad por Almeida Garret		
		LEY nº2 007/45 Programa de casas de Renda Económica. Promoción Municipal S. João de Deus.		

1948		Decreto-Ley nº2.030 de 22/06 Introduce la cuestión de la renovación urbana en Portugal	I Congreso Nacional de Arquitectura	
1950	281406	Se aprueba el Plano regulador de la Ciudad. Programa de casas económicas. Promoción municipal San Vicente de Paulo. Promoción Administración <i>Central Marechal y Gomes da Costa</i> .		
1952		Plano Regulador de la ciudad por Almeida Garret		
1953		Inicio de los Planos de Fomento (1953-79) Barrio de casas económicas Rainha D° Leonor y Condominhas		
1954		D.L. Nº40 616/56 Plano de <i>Melhoramentos para a cidade do Porto.1958</i> <i>Promoción Nacional Amial, António Aroso, Vilarinha.</i> <i>Promoción Municipal Bom Sucesso, Carvalhido, Pio XII</i>		
1955		<i>Inquérito Arquitectura Popular Portuguesa 1955-61.</i> Divulgación de la situación habitacional en la ciudad. Promoción Administración <i>Central : Rainha D° Leonor y Condominhas</i>		
1956		<i>Plano de Melhoramentos 1956-66.</i> Casas económicas <i>S. João de Deus</i>		
1958		<i>Barrios de Promoción de Administración Central : Amial, António Aroso, Vilarinha.</i> <i>Promoción Municipal Bom Sucesso, Carvalhido, Pio XII</i>		
1960	303424			
1961		<i>Promoción Municipal Agra do Amial, Outeiro, Pasteleira, Carriçal</i> <i>Promoción de Administración Central Ramalde</i>		
1962		<i>Plano Director elaborado por RobertAuzelle.</i> <i>Promoción Municipal Fernão de Magalhães, Fonte da Moura, S.Roque da Lameira</i>		
1963		<i>Promoción Municipal Cerco Do Porto</i>		
1964		<i>Promoción Municipal Fonte da Moura, Regado</i>		
1965		<i>Decreto Ley nº 46.673 de 29/11 Se define la segregación parcelar como operación urbanística. Promoción Municipal Campinas, S.João de Deus.Promoción Nacional Viso</i>		
1966		<i>Decreto-Ley nº 47.443 de 30/12 Plano de construcción Municipal.</i> <i>Eng° Machado Vaz, Francos</i>		
1968		<i>Promoción Municipal ALdoar</i>		2º Fase del Estado Novo Marcelo Caetano, "Primavera

				Marcelista" (1968-74)
1969		<i>Estudio de Renovación Urbana do Barredo por Fernando Távora.</i> D.L. nº 49.033/69 Crea el Fondo de Fomento de Vivienda y extingue el Servicio de construcción de casas económicas		
1970		<i>Barrios Camararios de promoción municipal: Dr. Nuno Pinheiro Torres, Monte da Bela, Lagarteiro, Falcão, Bom Pastor.</i> <i>Barrio de la Federación Nacional de la Caja de Providencia: Pasteleira</i>		
1974		D.L. Nº217 de 27 de Mayo. Decide congelar el alquiler de las casas. Inicio de las Brigadas del SAAL Serviço de Apoio Ambulatorio Local (1974-76) Intervienen en: <i>Maceda, Antas, Chaves Oliveira, S. Vitor, Bela Vista, Leal, Lapa, SÉ, Prelada, Parceria Antunes, Massarelos, Arrábida, Vilar, Contumil, Francos, Heroísmo, Boavista, Miraçãia, Fontainhas, Serralves.</i> Creación del CRUARB-Centro Histórico (1974-2003) Barrios Camararios de promoción Municipal: <i>Aleixo, S. João de Deus, Lagarteiro, Contumil, Lordelo do Ouro, Ramalde.</i>	Golpe Militar del 25 de Abril. Fin de la Dictadura Militar. Inicio de la Democracia.	
1975		D.L. 273/75 Reglamento de expropiación de áreas insalubres		
1976		D.L. Nº704/76 Creación del Programa de Rehabilitación de Inmuebles Degradados (PRID)		
1977		<i>Publicación del Estado de Incentivos legales para la construcción privada</i>		
1980		Promoción de viviendas mediante cooperativas: Aldoar Barrios Camararios de promoción Municipal: <i>Contumil, Francos, Falcão, Central de Francos, Stª Luzia, Bessa Leite, Vale Formoso, Mouteira.</i> <i>Fondo de fomento de la habitación: Constituição y Aldoar</i>		
1983		Portería nº580/83 Establece límites de área bruta		
1985		D.L. nº110 17/04 Define programas de realojamiento de barracas D.L. nº366/85 Establece el régimen de cooperación entre el régimen de administración central y local		Entrada en la CEE
1987		D.L. nº226/87 50% del valor de la construcción es financiado por el gobierno. Programa de realojamiento		
1982		Extinción del Fondo de Desenvolvimento de Vivienda por el Estado		
1985		<i>Creación del Instituto Nacional da Habitação (INH).</i> Programa De Rehabilitación Urbana (PRU) D.L. nº46/85 de 20/09 Ley de Desbloquea miento del alquiler.		
1986		D.L. nº110/85 Eliminación de los barrios de lata		
1987		D.L. nº 226,06/06 Creación de los programas de <i>Habitação Social para Arrendamento</i>		
1990		Promoción municipal PER. Promoción Cooperativa: <i>Antas, Ramalde, Paranhos, Sta. Luzia, Viso, Massarelos, Constituição,</i>		

<i>Campanhá</i>			
1993		D.L.nº163/93 Programa especial de realojamiento. Entrada en vigor del Nuevo Plano Director Municipal realizado por la CMP 1326 viviendas a construir	
1994		Lanzamiento de los programas de Recuperación del Parque Habitacional Existentes en el ámbito del II Cuadro Comunitario de Apoio: (IORU) <i>Programa Intervenção Operacional Urbana</i> Subprograma do Programa Operacional Ambiente y Rehabilitación Urbana.	
1996	290421	D.L. nº 105/96 de 31/07 Creación del programa REHABITA. Creación de la Fundación para el Desenvolvimento de la Zona Histórica.	Oporto Clasificado Patrimonio Mundial por la UNESCO
1997		D.L. nº500/97 Establece disposiciones sobre los parámetros de viviendas a costes controlados Creación del RECRIPH. D.L. nº 106/96 de 31/07 (Programa de intervención del Estado) Proyecto piloto Urbano en la Sé financiado por el FEDER Creación del programa RECRIA	
1998		PER. Condominhas, Choupos, Falcão	
1999		D.L. nº 7/99 de 08/01 Creación del programa SOLARH. Programa de Solaridade e Apoio á Recuperação de Habitação para a Baixa y articulación de este proyecto con algunos programas ya referidos, el RECRIA, REHABITA Y RECRIPH	
2000		Intervención en el programa Europeo URBAN(2000-2007) PER: Antas, Fontinha, Ilhéu, Pasteleira, Viso Promoción cooperativa: Viso	
2000		Creación de la DOMUSSOCIAL empresa municipal gestora del parque habitacional público	
2001		PORTO 2001 Capital Europea da cultura (Casa de la Música) Publicación del estudio Socio-Económico de Vivienda Social en Oporto URBAN 2001	
2007		Operaciones de cualificación y Reinserción Urbana De Barrios Críticos (2007/20011). Políticas POLIS XXI	
2008		Plano Estratégico Nacional para una política de Vivienda(2008-2013) Publicación del Programa "Conversas de Bairros" realizado por el "pelouro de Habitação e Acção Social"	

