



Urbane Ruinen

Porto

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved printed version of this thesis is available at TU Wien Bibliothek.





DIPLOMARBEIT

Urbane Ruinen Porto

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Associate Prof. Dipl.-Ing. Dr. Habil. Angelika Psenner

E 260-01 Institut für Städtebau,
Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Adrienn Holnthoner

01327173

Wien, am 24. Februar 2021



Original source: TU Wien Bibliothek verfügbar
Digitalisation: Universitätsbibliothek TU Wien Bibliothek.

Urbane Ruinen

Porto

Umnutzungsszenarien für die verfallenen Gebäude im historischen Zentrum Portos

KURZFASSUNG

Das historische Stadtzentrum von Porto erlebte in den vergangenen Jahrzehnten eine umfassende physische und sozioökonomische Degradierung, die hauptsächlich durch die Wohnungspolitik während der Militärdiktatur zwischen 1933-1968 ausgelöst wurde. Trotz ausgedehnter Rehabilitierungs- und Renovierungsprogramme konnten die schlechten Wohn- und Sozialbedingungen der Altstadt nur teilweise verbessert werden. Während die malerische Landschaft des UNESCO Weltkulturerbes für einen starken Fremdenverkehr sorgt, kämpfen die Einwohner*innen hinter den Kulissen gegen die Folgen des städtischen Verfalls. Phänomene, wie z.B. Dezentralisierung, Kriminalität, Gentrifizierung, oder fehlende soziale Interaktionen führen zu Identitäts- und Qualitätsverlust im Stadtraum. Um diesen negativen Konsequenzen entgegenzuwirken, wurde ein Konzept zum Zwecke der Revitalisierung entwickelt. Das Konzept setzt sich zum Ziel, das traditionelle Stadtbild zu erhalten und dabei gleichzeitig die Lebensqualität der Einwohner*innen, durch die strategische Festlegung von Funktionen innerhalb der verfallenen Gebäude, zu verbessern. Die dadurch erreichte Vielfalt an Aktivitäten dient als Mittel zur Zurückgewinnung der verlorenen Identität.

Der erste Teil der Arbeit untersucht die Entstehung der charakteristischen Bebauung während den signifikanten Epochen der Geschichte, um ein Grundwissen über die städtebaulichen Gegebenheiten zu erlangen. In weiterer Folge werden die Ursachen des Verfalls und dessen Einfluss auf den Stadtraum im Rahmen einer detaillierten Standortanalyse studiert. Basierend auf den Erkenntnissen vorangegangener Abschnitte, wird im dritten Kapitel das zuvor genannte Konzept für die Wiederbelebung der urbanen Ruinen ausformuliert.

STICHWÖRTER: städtischer Verfall, urbane Ruine, Umnutzung, Porto

ABSTRACT

The historic centre of Porto has experienced a major physical and socio-economic degradation in recent decades, mainly due to housing policies during the military dictatorship between 1933-1968. Despite thorough rehabilitation and renovation programmes, the poor housing and social conditions of the historic districts have only partially improved. While the picturesque landscape of the UNESCO World Heritage Site is a source of massive tourism, local citizens suffer from the consequences of the urban decay. The phenomena of decentralisation, crime, gentrification, or lack of social interactions threaten the historic part of the city with loss of identity and quality of living conditions. In order to counteract these negative consequences, a concept for revitalisation was developed. The concept aims at the protection of the cityscape and the improvement of living conditions by strategically defining functions within the dilapidated buildings. The resulting variety of activities serves as a means of regaining the lost identity.

The first part of the work examines the development of urban development during the significant periods of history in order to gain a basic knowledge of the urban planning conditions. Subsequently, the causes and their influence on the urban space are studied in a detailed site analysis. Based on the findings of the previous sections, the third chapter formulates the above-mentioned concept for the revitalisation of the urban ruins.

KEYWORDS: urban decay, urban ruins, alternative use, Porto



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

INHALT

| | | |
|-----------|-----------------------------|------------|
| | Kurzfassung | |
| | Abstract | |
| | Einleitung | 1 |
| | Urbane Ruinen | 3 |
| | Forschungsfrage und Methode | 5 |
| 01 | Die Stadt | 7 |
| | Frühe Geshichte | 9 |
| | Stadtgefüge | 23 |
| | Wettlauf gegen die Zeit | 31 |
| | Fazit | 37 |
| 02 | Die Gefahrenzone | 39 |
| | Die Gefahrenzone | 41 |
| | Zeit vs. Zeitlosigkeit | 55 |
| | Porto im Spiegel | 65 |
| | Fazit | 73 |
| 03 | Die Ruinen | 75 |
| | Awake Beauties | 77 |
| | Anwendung des Konzeptes | 79 |
| | Urbane Oase | 87 |
| | Kunstfabrik | 91 |
| | Ruinenkneipe | 95 |
| | Ruinenmarkt | 99 |
| | Vergessene Orte | 103 |
| | Conclusio | 109 |
| | Danksagung | 112 |
| | Bibliografie | 114 |

EINLEITUNG

Erhaltung vs. Umnutzung

” A city is more of a cultural crystallization than just an economic achievement. The "roots" of a city can be preserved only by maintaining their memory. Urban culture is an outstanding creation passed down from generation to generation and provides important spiritual strength to enhance the people's self-identity and cohesion. Therefore, maintaining the features of the city can well preserve its "soul". „ (Shan 2005: 14)

Eine der größten Herausforderungen der Architektur und Stadtplanung besteht darin, mit der Urbanisierung schritthalten und den ständig wachsenden Bedarf an Wohnraum decken zu können. Das rasche Bevölkerungswachstum des 19. und 20. Jh. in europäischen Städten forderte die Entwicklung neuer Stadtplanungsstrategien, die das Stadtgefüge bis heute prägen. Diese historischen Strukturen sind heute einem großen Druck ausgesetzt, der aus den modernen Bedürfnissen an Mobilität, Dienstleistungen, Wirtschaft und Wohnen stammt. Die begrenzte Flexibilität des bereits etablierten und begehrten Stadtbildes alter Bebauung erlaubt jedoch wenige Anpassungsmöglichkeiten. Rem Koolhaas schreibt im Buch *The Generic City* über diese Problematik wie folgt:

„ **The stronger the identity, the more it imprisons, the more it resists expansion, interpretation, renewal, contradiction.** „ (Koolhaas 1994)

Porto steht heute vor derselben Herausforderung. Die Identität der Hafenstadt leidet unter den Konsequenzen der Wohnungspolitik des 20. Jahrhunderts. Die Mietregulierung des diktatorischen Regimes führte zu einem signifikanten Einnahmefizit der Vermieter*innen, für die die Vernichtung des Eigentums rentabler schien als der Erhalt. In den vergangenen Jahrzehnten beschleunigte sich der Prozess des städtischen Verfalls, wobei der zuvor funktionierende historische Stadtteil größtenteils von verlassenen Gebäuden und leeren Grundstücken gekennzeichnet ist. Die Degradierung veränderte nicht nur die Stadtlandschaft, sondern erzeugte auch Wohnungsnot und komplexe soziale Probleme. Das primäre Ziel der heutigen Stadtplanung ist es, den durch den städtischen Verfall verlorenen Wohnraum wiederherzustellen, doch ist zu hinterfragen, ob die Renovierungsmaßnahmen eine übergreifende Lösung darstellen. Die Originalstruktur wird zwar teilweise wiederaufgebaut, aber der Mangel an urbanen Interaktionsräumen lässt die Konklusion zu, dass die sozialen Aspekte dabei nicht berücksichtigt werden. Andererseits kann die neue Bebauung hinsichtlich historischer Genauigkeit kritisiert werden. Oft wurde versucht, den historischen Charakter zu wahren, indem man traditionelle Fassaden schuf, hinter denen sich jedoch offensichtlich zeitgenössische Bautechnik verbarg. Aus meiner Sicht könnte das volle Potenzial verfallener Gebäude durch Umnutzung entfaltet werden, indem sie zum authentischen Impulsträger werden. Mein Konzept beruht daher auf dem integralen Ansatz von vernetzten und verwobenen urbanen Strukturen, die in ihrer Wechselwirksamkeit zur Revitalisierung des kulturellen Erbes beitragen.

URBANE RUINEN

Das städtische Umfeld wird im Allgemeinen mit lebendiger Bebauung verknüpft, während Ruinen als Zeugen der einst blühenden Vergangenheit und als Symbol der Romantik angesehen werden. In Porto verschmelzen jedoch diese beiden Zustände, da eine wesentliche Anzahl der historischen Gebäude in der vom Tourismus geprägten Altstadt nur mehr Bruchteile der Originalkonstruktion aufweist. Der Kontrast zwischen fortschreitender Degradierung und steigendem Fremdenverkehr bildet die Kernproblematik des Areal:



Abbildung 1 Urbane Ruinen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieses Dokuments ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved digital version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„ Eine allgemeine Begeisterung für das Kulturerbe führt oft dazu, dass alte Stadtzentren zu reinen Destinationen für Freizeit und Massentourismus verkommen, was die Zerstörung traditioneller Tätigkeiten nach sich zieht und eine Art urbanes Disneyland erzeugt. „ (Bertraud 2005: 23)

Der Begriff *urbane Ruine* bezeichnet also historische Gebäude im urbanen Raum, die sich an der Schnittstelle zwischen Aufschwung und Verwahrlosung befinden.



FORSCHUNGSFRAGEN

Die Veränderung der Altstadt Portos führte in den letzten Jahrzehnten zu einem negativen Imagewandel. Um das versteckte Potenzial des Stadtraums erkennen zu können, muss man zuerst die gesamte Stadtstruktur und deren Entwicklung verstehen. Daraus leitet sich die erste Forschungsfrage ab:

Welche architektonischen und städtebaulichen Elemente prägen das Stadtbild und welche Ereignisse trugen zu deren Entstehung bei?

Die Entstehung der urbanen Ruinen war das Resultat langjähriger, komplexer Einflüsse. Das zweite Kapitel der Arbeit erforscht die Ursachen und sucht die Antwort auf folgende Fragen:

Welche Prozesse führten zum Verfall historischer Bebauung und wie wirken sich die Ruinen auf die heutige Stadtplanung aus?

Aktuell wird der Verfall durch exzessive Renovierungsarbeiten bekämpft, doch ist der Einfluss der wiederhergestellten Architektur auf den Stadtraum hinsichtlich historischer Genauigkeit und sozialer Beziehungen zu hinterfragen:

Wie kann man mit den Ruinen traditioneller Architektur im historischen Zentrum umgehen, ohne dass die Identität und Authentizität des Stadtraumes beeinträchtigt wird?

METHODE

Während meines Aufenthaltes in Porto im Sommer 2019 durfte ich die kritische Lage des Stadtkerns selbst erleben. Die traurige Wahrheit des Massentourismus und städtischen Verfalls inspirierte die Themenwahl der Diplomarbeit und diente gleichzeitig als Motivation zur Rückkehr, um die Stadt über eine längere Zeit vor Ort zu studieren. Die Diplomarbeit wurde von März 2020 bis Januar 2021 verfasst, doch brach in diesem Zeitraum die *CoVid-19-Pandemie* aus, die die Umstände der Forschungsarbeit unerwartet verändert hat. Die Einführung der online Lehre hat jedoch ermöglicht, im Rahmen von Videokonferenzen an den monatlichen Treffen einer Forschungsgruppe, trotz Heimquarantäne, teilnehmen zu können. Bei diesen Literaturkolloquien, Diskussionen, und Präsentationen konnte ich mir ein Grundwissen über diverse städtebauliche Themen aneignen. Im Weiteren haben die europaweiten Pandemiemaßnahmen meine Arbeit stark beeinflusst. Aufgrund des Reiseverbotes zwischen Österreich und Portugal habe ich von den herkömmlichen Methoden abweichen und die Literaturrecherche sowie Standortanalyse online durchführen müssen. Mit der Hilfe von Professoren der Architekturfakultät der Universität von Porto habe ich spezifische Literaturempfehlungen mit Online-Zugriff bekommen. In weiterer Folge habe ich das Verfahren der *citizen science*¹ angewendet, um die benötigten Daten über die Stadt erfassen zu können. Im Rahmen der *citizen science* entstand eine zweite, kleinere Forschungsgruppe bestehend aus Bürger*innen in Porto, deren persönliche Beobachtungen ich mit offiziellen Statistiken verglich. Mithilfe von Videoanrufen und Emailaustausch haben wir virtuelle Interviews geführt, die meinen Bezug sowohl zur Stadt als auch zu den Stadtbenutzern*innen stärkte. Ihre Erzählungen über die Stadt gemeinsam mit den von der Gruppe zur Verfügung gestellten Fotos sowie zusätzlichen Satelitenaufnahmen ermöglichten, die Dimensionen des Stadtraumes bestmöglich zu erfassen und die Aktivitäten im öffentlichen Raum zu erleben. Schlussendlich konnte ich die Charakteristik des historischen Stadtzentrums aufzeichnen und ein Konzept für die Wiederbelebung seiner Ruinen durch verschiedenen Umnutzungsszenarien entwickeln.

- 1 *Citizen science (engl.)
Bürgerwissenschaft*

Der Begriff Bürgerwissenschaft bezeichnet eine wissenschaftliche Forschung, die ganz oder teilweise durch Amateurwissenschaftler*innen oder durch kompletten Laien*innen durchgeführt werden.

01

1.1 FRÜHE GESCHICHTE

Von der Gründung bis zur Industrialisierung

1.2 STADTGEFÜGE

Planungsinstrumente und Gebäudetypologien

1.3 WETTLAUF GEGEN DIE ZEIT

Stadtplanung aktuell

FAZIT

Die Stadt

„ Die Steine, die den kreativen Genius des Architekten widerspiegeln, sind gleichzeitig beredte Zeugen des Vergehens der Zeit und der Geschichte. „

~ Wolfgang Lotz

1.1 FRÜHE GESCHICHTE

VON DER GRÜNDUNG BIS ZUR INDUSTRIALISIERUNG

STADTGRÜNDUNG

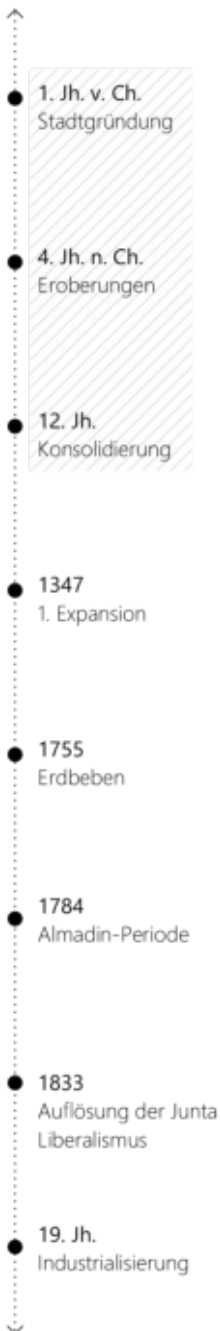
Das Stadtgefüge der zweitgrößten Stadt Portugals ist das Ergebnis einer Jahrtausende alten Geschichte. Geplante und nicht geplante Interventionen zeugen von der Stadtentwicklung Portos, welche auf das Römische Reich im 1. Jh. v. Ch. zurückgeht und das Mittelalter, die Almadin-Periode und Industrialisierung überspannt. Die Vielfalt an Architektur spiegelt sowohl bauliche als auch kulturelle Werte jeder Epoche wider, die geografische Lage und die steile Topografie des Hügels *Pena Ventos* widerspiegelt (Abb. 2).

Archäologische Funde sind Zeugen einer Besetzung des Landes im 8. Jh. v.Ch. Der *Douro* Fluss spielte zu dieser Zeit und auch später bei der Gründung der römischen Stadt im heutigen Hafengebiet *Ribeira* eine essenzielle Rolle in der Kommunikation und im Transport. Die Lage des Flusses trug dazu bei, dass die Stadt zu einem der wichtigsten Knotenpunkte am Handelsweg der Atlantikküste wuchs. Die drohenden Invasionen u. a. germanischer und arabischer Volksstämme an der Iberischen Halbinsel ab dem 4. Jh. veranlassten jedoch die Gründung eines neuen, mit einer Mauer verstärkten Zentrums in deutlicher Entfernung vom Meer auf dem Hügel von *Pena Ventos* in *Morro da Sé*, das die Pfarrei und die Bevölkerung beherbergte. Trotz befestigter Grenzen erfuhr Porto im Mittelalter mehrere gewaltsame Übergriffe, von denen sich die Stadt erst im 12. Jh. erholen konnte.² Als Konsolidierungsmaßnahme wurde über die römische Verteidigungsanlagen von *Morro da Sé* eine neue Mauer (*Muralha Primitiva*) errichtet.³ Die Bebauungsstruktur der mittelalterlichen Stadt wies die Eigenschaften der herkömmlichen Stadtplanungsstrategien auf. Innerhalb der Mauern standen eine Kathedrale, die Wohnhäuser für die Bevölkerung und Geistlichen und ein Markt.⁴ Die Wohnhäuser wurden um die Kathedrale herum nah an der Mauer gebaut, um den Grenzwall zu verstärken (Abb. 3.). Eine der wichtigsten Wohnstraßen dieser Zeit ist die Rua de Dom Hugo, die Teile ihrer Bebauung bis heute bewahrt hat. Die Stadtgrenzen wurden erst im 14. Jh. ausgeweitet (*Centro Histórico*), als sich die mittelalterliche Mauer als zu klein für das ständige Bevölkerungswachstum erwies.

2 vgl. Porto Vivo, SRU 2010: 45

3 URL 1

4 vgl. Oliveira 2015: 7



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Abbildung 2 Karte von Porto aktuell



DIE ERSTE STADTERWEITERUNG

5 vgl. Oliveira
2016: 78

1336-47 erlebte Porto die zweite Stadterweiterung, als die Stadtgrenze durch die Versetzung der Schutzmauer erweitert wurde (Abb. 2).⁵ Die neu errichtete Fernandina-Mauer reichte bereits bis Ribeira und vereinigte dadurch die zwei getrennten Stadtzentren. Die bessere Erreichbarkeit des Ufers wirkte sich positiv auf den Handel aus und der ökonomische Aufschwung führte zu einem weiteren Bevölkerungswachstum. Obwohl die neu errichtete Mauer, im Vergleich zur Römischen, das Zwölffache an Fläche umfasste, war die künftige Ausdehnung der Bebauung begrenzt.

Infolgedessen wurden im 16. Jh. neue Straßen, wie die *Rua das Flores*



Abbildung 3 Lage der Befestigungsmauer

und *Rua de Belomonte* errichtet⁶ (Abb. 4), deren Parzellen ein einheitlicheres Gesamtbild ergeben als die unterschiedlich dimensioniert Grundstücke der *Rua de Dom Hugo*. Die Bedeutung der *Rua das Flores* ergab sich aus ihrer Verbindungsfunktion. Die Straße erstreckt sich zwischen dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt der Hafenbetriebsstraßen *Largo São Domingos* und *Praça de São Bento*.⁷ Vom Platz von *São Bento* hinaus verläuft die *Rua de Bonjardim*, die einst Porto mit der Nachbarstadt *Guimarães* verband. Die *Rua de Belomonte* schließt an den *Largo São Domingo* zu und verläuft bis zur alten Stadtmauer.

6 vgl. Oliveira 2015

7 vgl. Oliveira
2016: 78



1. Largo São João

3. Largo São Domingos

5. Praça São Bento

2. Rua de Belomonte

4. Rua das Flores

6. Rua do Bonjardim

Abbildung 4 Neue Straßen innerhalb der Fernandina-Mauer

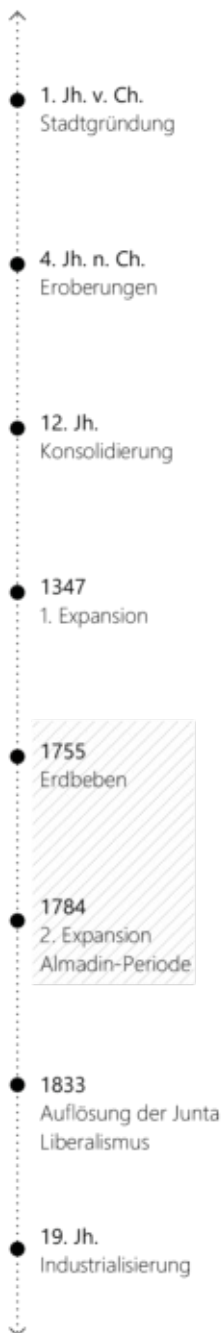
DIE ALMADIN-PERIODE

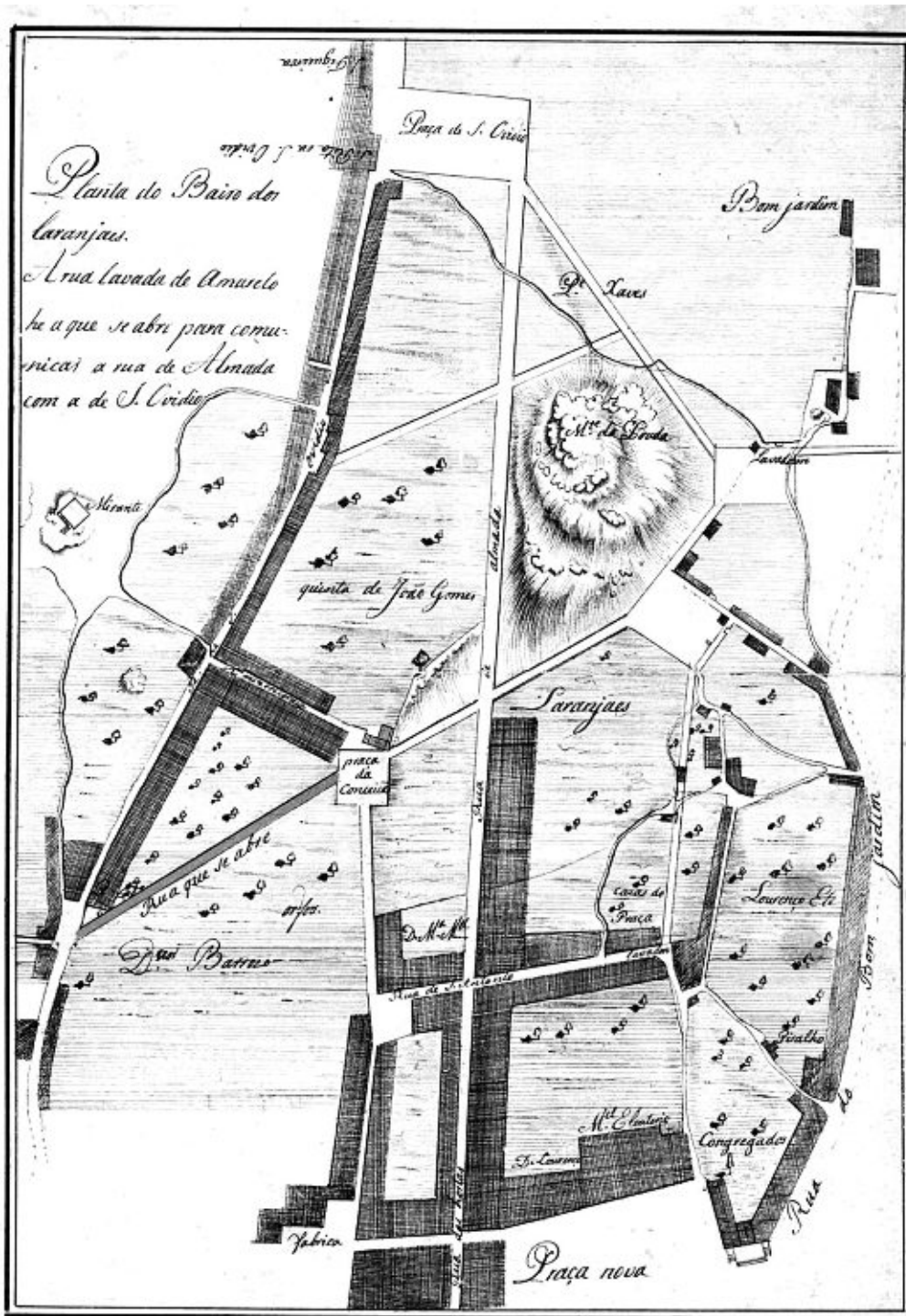
- 8 vgl. Oliveira 2016: 80
- 9 Der brasilianische Goldrausch begann ca. 1690 als Goldminen in der damaligen portugiesischen Kolonie Brasilien entdeckt wurden.

Im Gegensatz zu anderen europäischen Städten hat sich Porto bis zum 18. Jh. intramural entwickelt, was zu einer kompakten Stadterweiterung mit hoher Bebauungsdichte führte. Ausschlaggebend für die Einleitung der neuen Expansionsphase war das rasche Bevölkerungswachstum in Verbindung mit der wachsenden Bedeutung des Weinexports nach England und dem wirtschaftlichen Aufschwung unterstützt durch brasilianisches Gold und Diamanten.^{8,9}

Die Wende in der Stadtplanung begann jedoch im 18. Jh., als 1755 ein Erdbeben mit darauffolgendem Tsunami die Hauptstadt (Lissabon) fast vollständig zerstörte. Die Katastrophe offenbarte die Fehler der nicht erdbebensicheren Stadtplanung. Obwohl das Erdbeben Porto nicht direkt traf, ist der Einfluss der in Lissabon angewendeten, neuen Planungsstrategien deutlich sichtbar. Der Architekt João de Almada e Melo griff während seiner Tätigkeit bei der *Junta das Obras Públicas do Porto*¹⁰ (kurz: Junta) auf Entwurfsmethoden wie gerade Straßen und große Plätze zurück, die eine eventuelle Evakuierung weitgehend erleichtert hätten. Diese zwei Motive prägten Almadas Visionen für die Weiterentwicklung Portos, die umfassten nicht nur städtebauliche, sondern auch gestalterische Reformen. 1784 veröffentlichte die Junta die Pläne (Planta do Bairro dos Laranjais; Abb. 5) über die neue Stadtkonfiguration, die u.a. den phasenweisen Ablauf der zweiten Stadterweiterung außerhalb der Fernandina-Mauer beinhalteten (Abb. 6). Der Fokus des neuen Masterplans lag in erster Linie auf der nördlichen und westlichen Stadterweiterung und der Aufteilung des Landes auf einheitliche Parzellen. Neben der Neuorganisation des Straßennetzes wurde auch eine neue, einheitliche Ästhetik ausgearbeitet, die maßgeblich von der britischen Kultur beeinflusst wurde. Das strenge Bausystem und dessen „palladianische Komposition“¹¹ (de Salis Amaral 2018: 277) basierte auf Symmetrie und Regelmäßigkeit übte und eine übergreifende Kontrolle u. a. auf die Grundstücksaufteilung, Gebäudehöhe und Fassadengestaltung aus. Die Junta entwarf also nicht nur die Straße selbst, sondern auch ihre Fassaden.

Diese umfangreiche Planung ist einzigartig in der Architektur, daher ist die Almadin-Periode die signifikanteste Epoche in Porto. Die damals entstandenen Ensembles prägen die Identität der Stadt auch heute.





10 Amt für Stadtplanung- und verwaltung (1758-1833)

11 Übersetzung d. Verf.

Abbildung 5 Planta do Bairro dos Laranjais (Quelle: Arquivo Municipal do Porto – AMP)

ERWEITERUNGSPHASEN DER ALMADIN-PERIODE

12 vgl. Ferrão
1989: 206

Paraphrasiert nach:
de Salis Amaral
2018: 270

Das Entwicklungsgebiet für die dritte Expansion wurde durch fünf neue Straßen gegliedert, die Porto mit den wichtigsten Städten Nordportugals verbanden. Der Bau der Straßen sowie die Expansion erfolgte in drei Phasen (Abb. 6):

13 vgl. Ferrão
1989: 207-208

Paraphrasiert nach:
de Salis Amaral
2018: 270

› PHASE 1: Verlängerung der *Rua das Flores*

Die *Rua do Almada*, eine der signifikantesten Straßen der Periode, wurde als Verlängerung der *Rua das Flores* gebaut und bildete so eine Verbindung zu den neuen nördlichen Territorien.¹²

14 Übersetzung

15 vgl. Ferrão
1989: 210-211

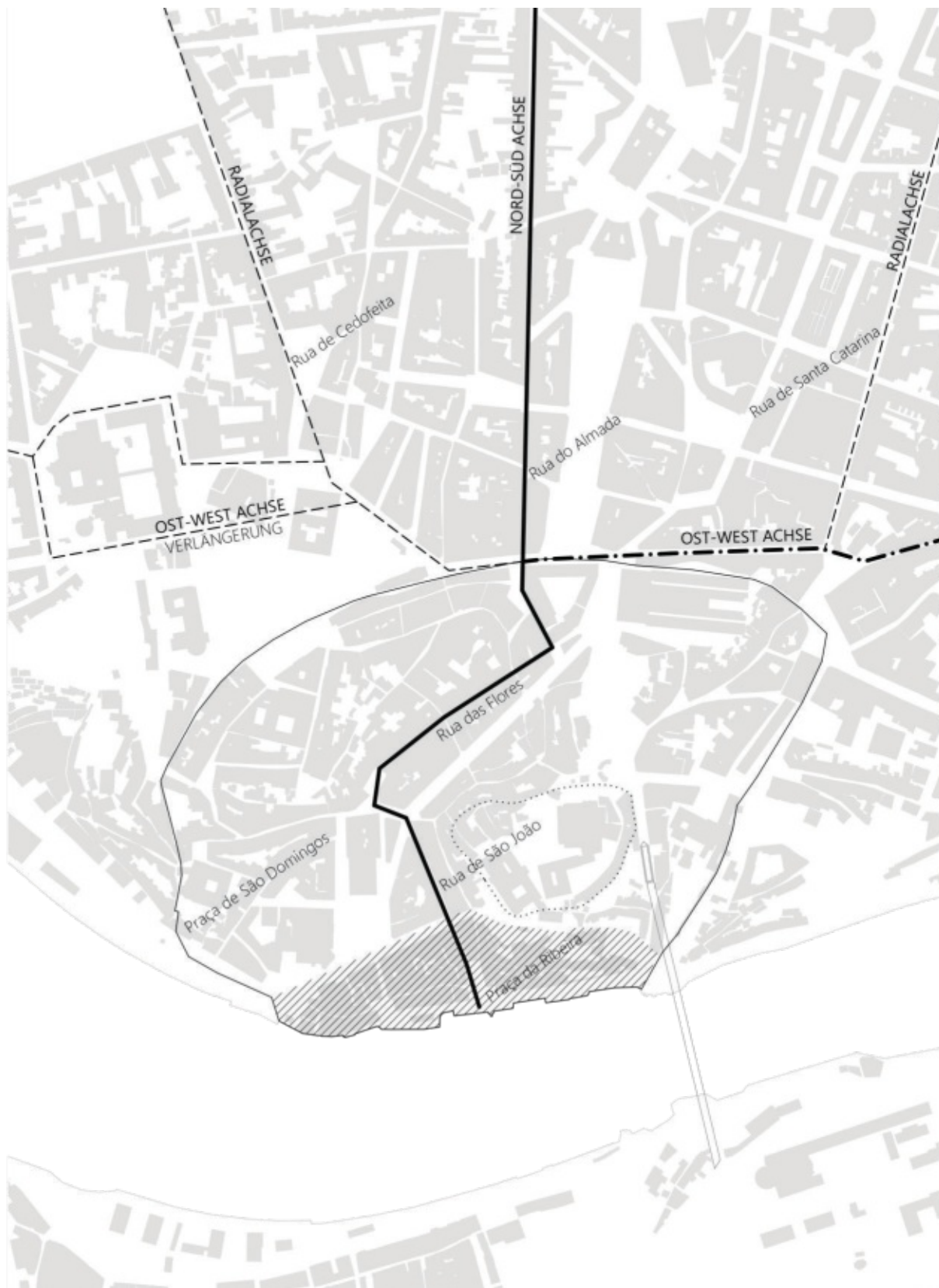
Paraphrasiert nach:
de Salis Amaral
2018: 270

› PHASE 2: Verbindung der neuen Stadt mit dem Hafengebiet

Die Verbindung zum Handelshafen war immer von hoher Bedeutung in Portos Stadtentwicklung und spielte so auch in der Almadin-Periode eine wesentliche Rolle. Um den Verkehr zwischen den bereits aufgeschlossenen nördlichen Gebieten und dem Hafen zu erleichtern, wurde in der zweiten Expansionsphase die Nord-Süd Achse bis *Ribeira* verlängert.¹³ Dies erforderte einige Anpassungen im bestehenden Straßennetz innerhalb der Fernandina-Mauer. Dazu gehörte die Gestaltung des „Praça da Ribeira und die Eröffnung der Rua de São João sowie Praça de São Domingos“ (Ferrão 1989, 207-208 zitiert nach: de Salis Amaral 2018: 270).¹⁴

› PHASE 3: Radiale Achsen

Anschließend wurden radiale Achsen definiert, die die Ost-West Achse zuschließen. Die Ost-West Achse wurde später weiter nach Westen verlängert.¹⁵



- Mittelalterliche Mauer
- Fernandina-Mauer



Abbildung 6 Phasen der zweiten Stadterweiterung (In Anlehnung an: de Salis Amaral 2018: 272)

GESTALTUNGSPRINZIPIEN DER ALMADIN'SCHEN ÄSTHETIK

Basierend auf der Literaturrecherche konnte ich die meistdiskutierten Gestaltungsprinzipien der Almadin-Periode aufzeichnen, welche u. a. Vorgaben zur Grundstücksdimension, Gebäudehöhe und Fassadengestaltung enthielten.

16 vgl. Oliveira
2016: 81

PARZELLIERUNG

Die Junta stellte ein Konzept zur Landunterteilung in regelmäßige Parzellen mit einer Standardbreite (5-6 m) und einer variablen Tiefe (20-90 m) zur Verfügung.¹⁶ Die langgezogenen Parzellen erfüllten hauptsächlich zwei Zwecke: in der Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs und der Urbanisierung war wichtig, kompakt zu bleiben und möglichst viele Häuser von der Hauptstraße erschließen zu können. Auf der anderen Seite hatten die Abmessungen konstruktive Gründe, da die Holzbalken genau 5-6 m überspannen konnten.

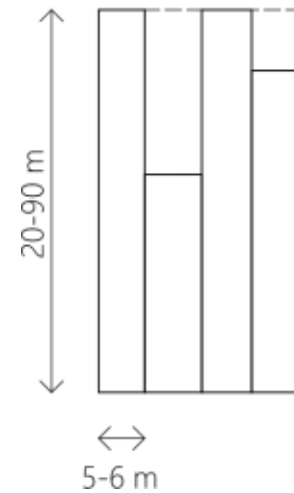


Abbildung 7 Parzellierung

GEBÄUDEHÖHE

Die Parzellierung erzeugte ein einheitliches Stadtgefüge, welches als Grundlage für die symmetrische und sich wiederholende Straßen- und Gebäudegestaltung diente. Bevorzugt waren schlanke und hohe Gebäudetypen, deren Proportionen gemeinsam mit den Spannweiten und der Fassadengestaltung dem Straßenraum einen besonderen Charakter verlieh. Die Studie der Rua de São João zeigt, dass die zulässige Gebäudehöhe zwischen 21 und 28 Metern festgelegt wurde (Abb. 8).

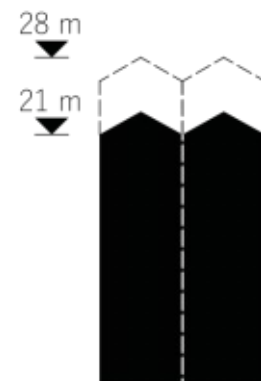


Abbildung 8 Gebäudehöhe

FASSADENRHYTMUS

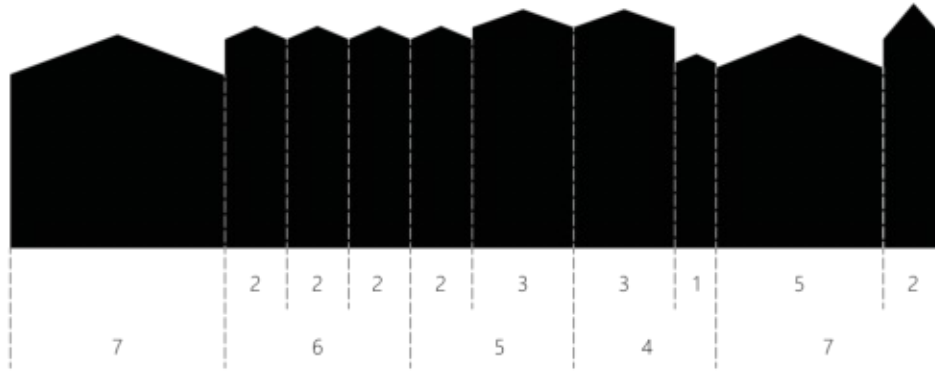


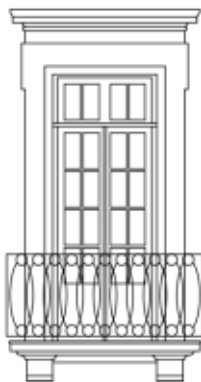
Abbildung 9 Prinzip des Fassadenrhythmus

Die einzelnen Straßenfassaden wurden der Straße untergeordnet, und bildeten Bestandteile eines wichtigeren Ganzen. Sie wurden eher „als Ornament der Stadt, und nicht als Ornament des Hauses angenommen.“ (Berrance 1993: 33 zitiert nach: de Salis Amaral 2018: 277)¹⁷ Aufgrund der Fassadenstudie des Architekten Filipe de Salis Amaral, der die Rua de São João untersucht hatte,¹⁸ kann man das Prinzip des Fassadenrhythmus aufzeichnen, wobei sich die Hauptblöcke und deren Unterteilungen wiederholen. (Abb. 9)

17 Übersetzung d. Verf.

18 de Salis Amaral
2018: 276

BALKONE



Französische Balkone sind häufig vorkommende Elemente der portugiesischen Architektur. Das vergrößerte Gesims diente als Austrittsfläche, die eine bessere Sicht ermöglicht hat, während die Adligen sich dem Volk zeigten. Almada integriert dieses repräsentative Element und die Gestaltung der Türe in seinem Straßentwurf. (Abb.10)

Abbildung 10 Beispiel eines almadin'schen Balkons



Abbildung 11 Rua de São João (Foto: Diego Delso 2012; URL 2; Lizenz: CC-BY-SA)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



RUA DO ALMADA

Abbildung 12 Rua do Almada (Quelle: AMP)

VON EINHEITLICHKEIT ZU POLARISIERUNG

19 Übersetzung d. Verf.

Die hochwertige Architektur der Almadin-Periode zog eine neue soziale Schicht bestehend aus zunehmend britischen Bürger*innen an, die in der Zeit der Romantik aus Sehnsucht nach Natur einreisten oder aufgrund der wachsenden Bedeutung des nach England exportierten Weines, nach Investitionen suchten. Der Wandel in der Gesellschaft verlieh dem Zentrum durch die Zuwanderung der Eliten eine kosmopolitische Identität, während die Randgebiete von den Armen bewohnt wurden. Dieser Kontrast verstärkte sich zu Beginn des 19. Jh. mit dem Erscheinen der ersten Eisenbahnverbindungen. Die zunehmende Bedeutung der Mobilisierung und die politische Strömung der Liberalen führte 1833 zur Auflösung der Junta und dadurch zum Wechsel von der einheitlichen kompositorischen Ästhetik in eine polarisierte Architektur und Stadtplanung. Die industrielle Revolution teilte das klassische Modell der vorindustriellen Stadt in komplexere „sozio-funktionale Gebiete“¹⁹ (Sjoberg 1960 zitiert nach Fernandes et al. 2018: 184)

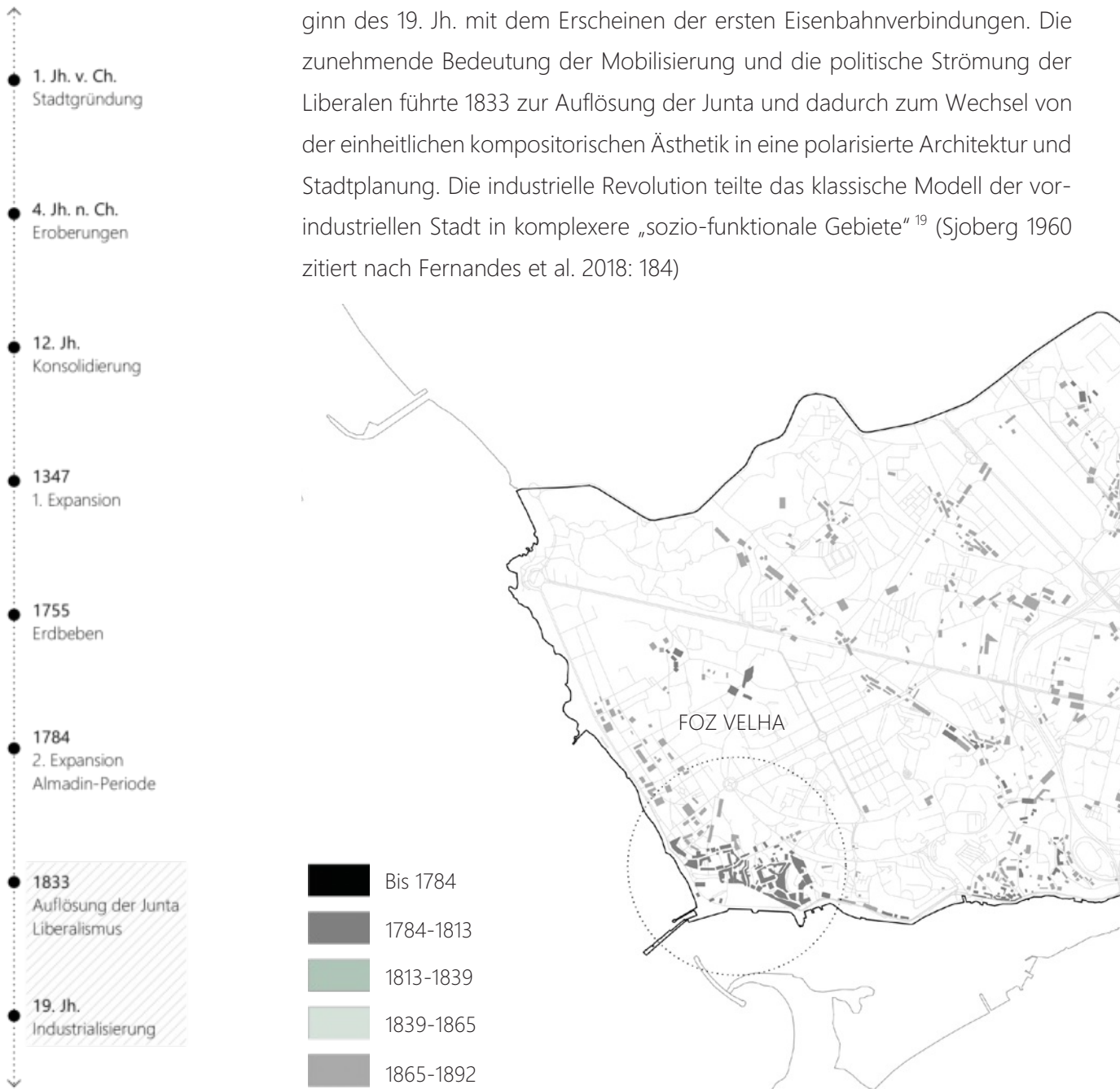
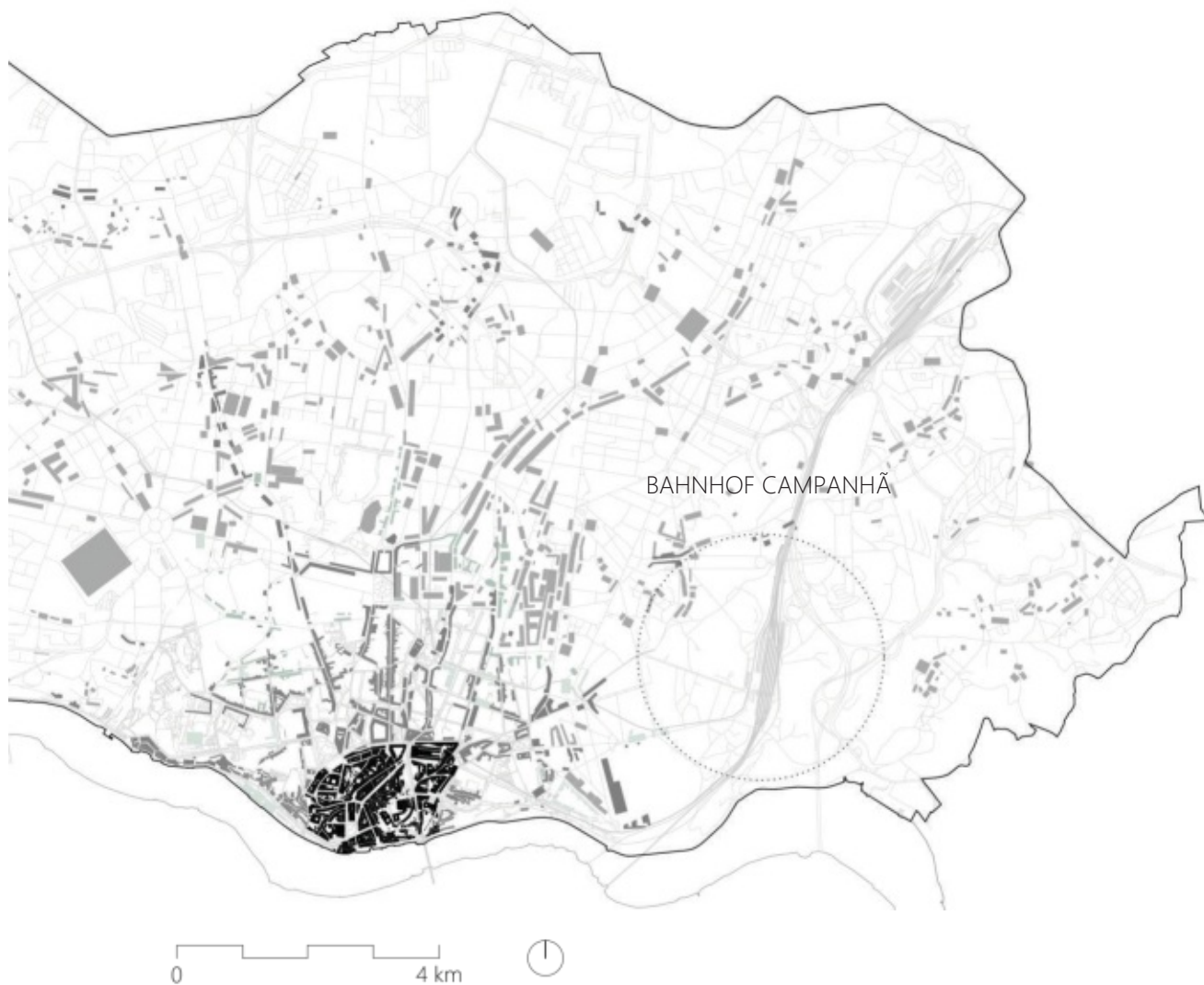


Abbildung 13 Portos Stadtentwicklung 1784-1892

und erzeugte deutliche Ungleichheiten zwischen Westen und Osten. Die Zunahme von Fabriken und die Entwicklung des regionalen und internationalen Transports führte einerseits zur Ansiedlung eines Großteils der Bevölkerung, der aus den ländlichen Gebieten Nordportugals nach Porto kam, in den östlichen Teil der Stadt, wo sich der Hauptbahnhof und die Fabriken befanden. Andererseits verursachte das städtische Wirtschaftswachstum die Abwanderung der finanziellen und kulturellen Eliten aus dem mittlerweile überfüllten Kern in die nördliche und westliche Ausdehnung der Stadt und die Niederlassung von Unternehmer*innen im Zentrum. Als Ergebnis wurde die Gesellschaft also in drei Hauptschichten geteilt: Migrant*innen aus dem Hinterland der Arbeiterklasse im Osten; Landbesitzer*innen und Unternehmer*innen im zentralen Bereich und die Bourgeoisie im Westen.²⁰ Abbildung 13 zeigt, wie diese Entwicklung zur Ausdehnung der Stadt bis an die Ränder und zur Entstehung neuer Vorstädte (z. B. Foz Velha) führte.²¹

20 vgl. Fernandes et al. 2018: 183-186

21 Das Diagramm basiert auf den Plänen der Stadtentwicklung in: Oliveira 2015.



1.2 STADTGEFÜGE

PLANUNGSINSTRUMENTE UND GEBÄUDETYPOLOGIEN

PLANUNGSINSTRUMENTE

22 deu. = *Gemeindegesezt*
Übersetzung d. Verf.

23 deu. = *Verbesserungsplan*
Übersetzung d. Verf.

Die Verbreitung von Fabriken und der zunehmende Bedarf an Arbeiter*innen zog eine hohe Anzahl von Landarbeiter*innen in die Stadt, die in der Hoffnung eine bessere Existenzgrundlage als Fabrikarbeiter*in zu schaffen zureisten. Das explosionsartige Bevölkerungswachstum (Abb. 14) forderte neue Wohnräume und Adaptionen in der Stadtplanung sowie Gebäudeinfrastruktur. In der zweiten Hälfte des 19. Jh. wurden neue städtische Reformen in die Praxis umgesetzt. Diese Erneuerungen wurden hauptsächlich von zwei Planungsinstrumenten unterstützt: *Código Municipal do Posturas (1869)*²² und *Plano de Melhoramentos (1881)*²³.

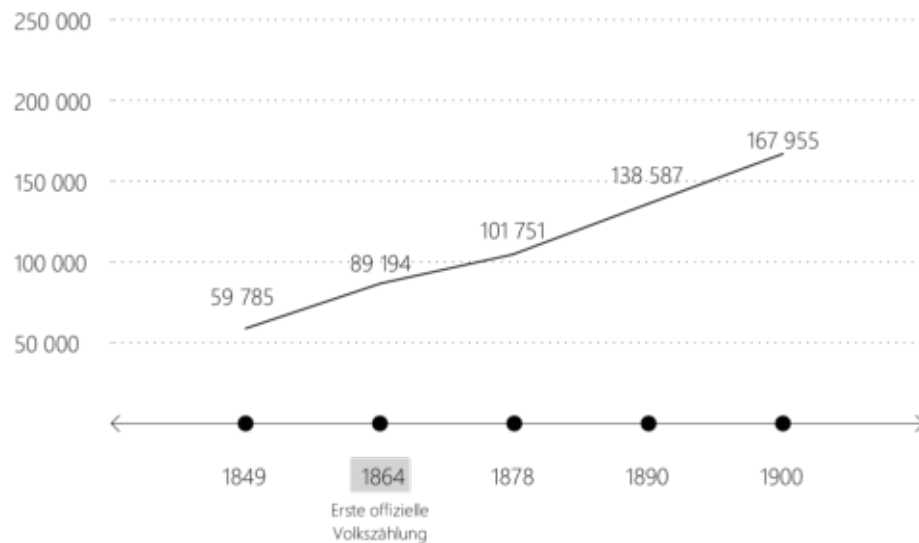


Abbildung 14 Bevölkerungswachstum während der Industrialisierung (Instituto Nacional de Estatística – INE)

Die Regelung des öffentlichen Raums wurde vom *Código Municipal do Posturas* unterstützt. Um der Wohnungsnot Einhalt zu gebieten, sah man die Lösung in der Verdichtung der bestehenden Parzellen. Da das Gemeindegesezt jedoch hauptsächlich jene Bauvorhaben regulierte, die die Erscheinung des öffentlichen Raumes veränderten, also diejenigen, die die Straßenfassaden

und Zäune betrafen, waren die Zubauten z.B. im Hinterhof nicht von gesetzlichen Regulierungen betroffen und durften beliebig ausgeführt werden. Diese Freiheit stellte zwar eine rasche und kostengünstige Lösung für den akuten Wohnbedarf der Arbeiterklasse dar, doch wurden grundlegende Aspekte der Lebensqualität, wie sanitäre Grundversorgung, Privatsphäre und natürliche Belichtung vernachlässigt. Mit der wachsenden Bebauungsdichte führten diese Mängel zu eklatanten sanitären Umständen und letztendlich zur Verbreitung von Krankheiten wie Cholera. Erst 1881 wurden im *Plano de Melhoramentos* Maßnahmen für die Erhöhung hygienischer Standards durch den Ausbau des Abwasserkanals getroffen.²⁴

24 URL 3

Nach der Industrialisierung begann eine hochkonzentrierte Besiedlung der Innenstadt. Die hohe Bevölkerungsdichte im historischen Zentrum und der offensichtliche Bedarf an Verkehrsinfrastruktur bildete den Fokus der Stadtentwicklung des 20. Jh. Zwischen 1913 und 1993 wurden zehn Masterpläne vorgestellt, welche die Visionen verschiedener Architekten widerspiegeln. Während der Ringstraßenbau in vielen europäischen Städten, wie z.B. in Wien bereits im 19. Jh. begann und der Bau von Prestigegebäuden entlang der Ringstraße nicht nur funktionale Notwendigkeiten erfüllte, sondern auch dem Zweck des Ausbaus der internationalen Wettbewerbsfähigkeit diente, erschien die Idee eines inneren Gürtels und daraus führender radialer Straßen in Porto erst 1947 auf dem *Plan von Almeida Garrett*.²⁵

25 URL 1

Der Schwerpunkt der Stadtplanung änderte sich im 21. Jh., während das 20. Jh. von dynamischen Veränderungsvorschlägen der Modernen hinsichtlich Urbanisierung und Mobilisierung geprägt war, stärkte das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung mit dem Millenniumwechsel die urbane Identität durch morphologische Studien, Konservierung der gebauten Umwelt und durch sensible Ergänzung des bestehenden Gefüges. Gleichzeitig gewannen Umweltaspekte und öffentliche Verkehrsmittel an Bedeutung. Die bedeutendsten Planungsinstrumente in Portos Geschichte sind auf Abbildung 15 dargestellt.

ÜBERBLICK DER PLANUNGSINSTRUMENTE

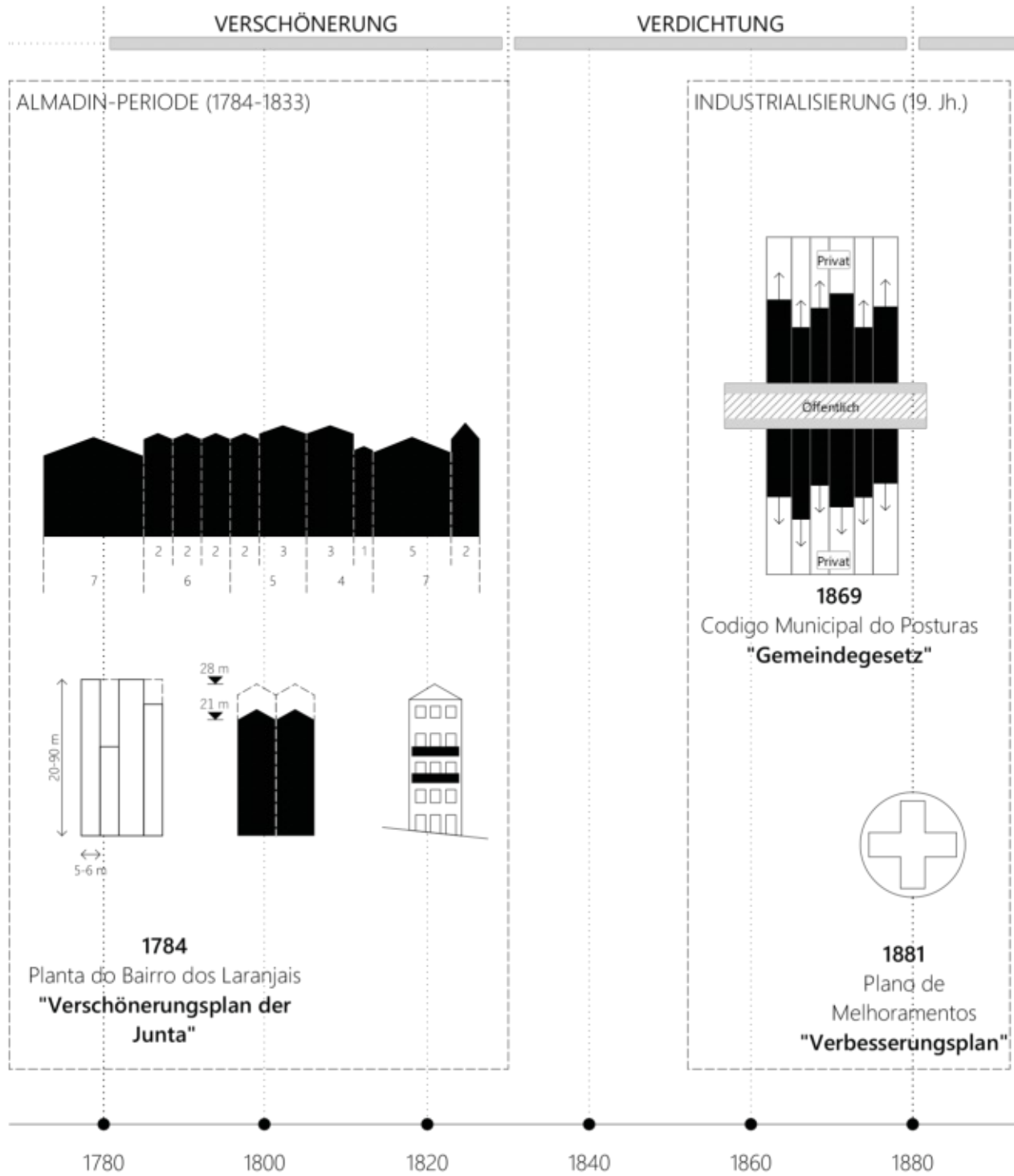
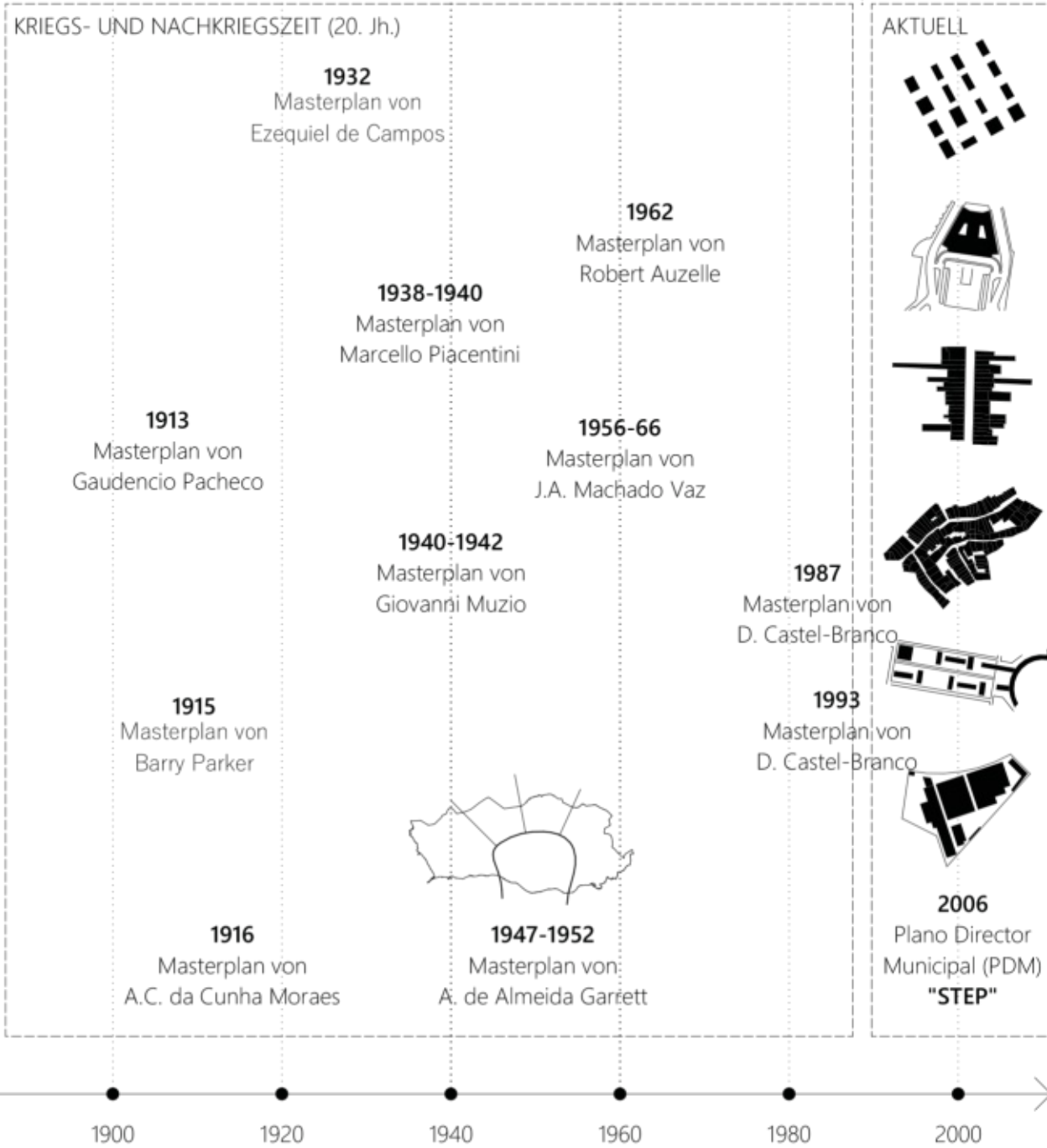


Abbildung 15 Übersicht der Planungsinstrumente

URBANISIERUNG UND MOBILISIERUNG

ERHALTUNG



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TYOLOGIEN

26 Die Kategorisierung historischer Typologien basiert auf der Klassifizierung von Fernandes 1999 in: Teixeira, Póvoas 2011: 4

Die Entwicklung der Stadtplanung lässt sich von der Vielfalt an Gebäudetypologien ablesen. Die Identität des urbanen Gefüges wird durch folgende Typologien bestimmt:²⁶

MITTELALTERHAUS (14. JH.)

Die ältesten Häuser von Porto aus dem 14. Jh. befinden sich innerhalb der mittelalterlichen Mauer in der Rua de Dom Hugo. Diese Häuser verfügen über eine weitgehend unregelmäßige Struktur mit Straßenfronten von 3,5-70 m Breite. Die Gebäudehöhe variiert zwischen 1-4 Stockwerke, wobei der Großteil der Gebäude eher zweigeschossig ist. Da der historische Kern auf dem Hügel von Pena Ventos gebaut wurde, sind die Hinterhöfe stark terrassiert (Abb. 16).

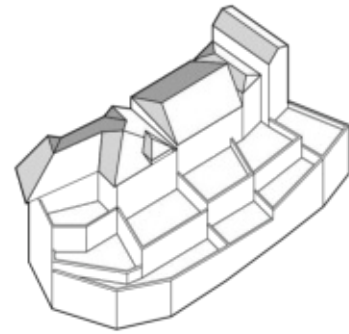


Abbildung 16 Mittelalterhaus

FERNANDINA-HAUS (16. UND 17. JH.)

Kaufmannshäuser befinden sich innerhalb der Fernandina-Mauer, und außerhalb der mittelalterlichen Mauer. Die drei- bis sechsgeschossige Gebäude stehen in kompakten Blöcken, die die schmalen Parzellen vollständig einnehmen (Abb. 17). Die Parzellierung führte zur Entstehung des typischen Grundrisses mit einer mittig liegenden Treppe (Abb. 18). Die Wände des Erdgeschosses sind überwiegend aus Granit konstruiert (in Nordportugal reichlich vorhanden). Nach oben hin wird die Konstruktion leichter: die Decken, Wände und die Walmdachkonstruktion wurden in Holzbauweise gebaut.²⁷

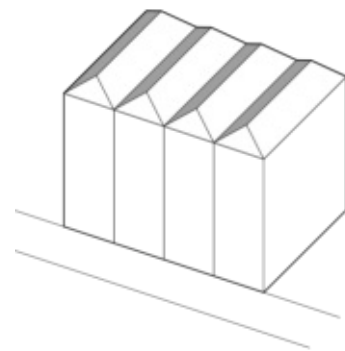


Abbildung 17 Fernandina-Haus

27 vgl. Teixeira, Póvoas 2011: 4

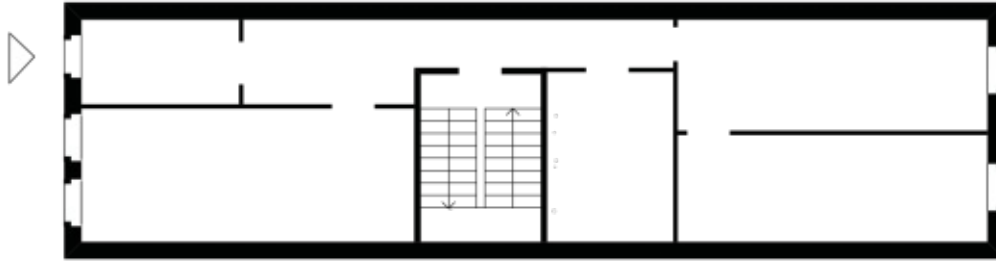


Abbildung 18 Schematischer Grundriss

ALMADIN-HAUS (18. JH.)

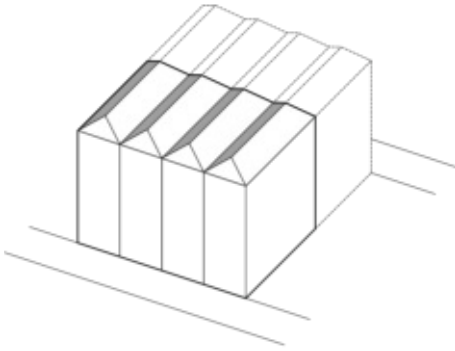
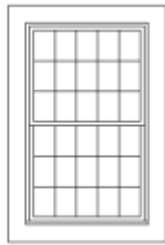


Abbildung 19 Almadin-Haus

Aufgrund der geringen Grundstücksbreite begannen die Gebäude im 18. Jh. sich mehr in die Tiefe zu strecken (s. S. 17). Typischerweise sind entweder beide Fassaden zur Straße hin ausgerichtet und nehmen die Flucht der Nachbarbebauung auf oder eine Fassade zum Innenhof (Abb. 19). Die Hauptmerkmale des Kaufmannshaus wie das Walmdach, Holzbalkendecke, Holzwände und mittig liegende Treppe sind auch bei späteren Typologien erkennbar. Die Vorderwände wurden jedoch komplett durch Granit ersetzt, wodurch die gesamte Konstruktion robuster erschien.²⁸

28 vgl. Teixeira, Póvoas
2011: 4

Abbildung 20 Fensterrahmen mit
Glaspaneelen

Die Einflüsse der Almadin-Periode sowie des Barocks sind deutlich sichtbar: mehrere Häuser wohlhabender Grundbesitzer haben bemerkenswerte Fassaden mit prachtvollen Verzierungen, die versuchen, den Überschwang des Barocks zu imitieren. Ende dieses Jahrhunderts erschienen die ersten Stuckverkleidungen und die ersten Fensterrahmen mit Glaspaneelen (Abb. 20).²⁹

29 Ebd.

HAUS MIT STAFFELGESCHOSS (19. JH.)

30 vgl. Teixeira, Póvoas
2011: 4

Der Liberalismus stellte nicht nur politische Reformen, sondern auch typologische Erneuerungen sowie Änderungen im Raumprogramm vor. Die multifunktionale Raumnutzung voriger Typologien wandelte sich hin zu einer Monofunktionalität, wobei die Räume für eine bestimmte Wohnnutzung konzipiert waren: das Erdgeschossniveau wurde erhöht, damit sich die Sozialräume von der Straße distanzieren, während die Küche und Serviceräume – ähnlich wie bei den Londoner Stadthäusern – sich ins Untergeschoss verlagern. Die Schlafräume bleiben in den oberen Geschossen, wobei der Schlafsaal für die Arbeiter*innen im zurückgesetzten Dachgeschoss untergebracht wurde. Mit diesen konstruktiven Erneuerungen wurde versucht, den negativen Auswirkungen der Industrialisierung entgegenzuwirken. Das zentrale Oberlicht erlaubte eine bessere Lichtversorgung, denn diese galt als Mittel gegen Tuberkulose (Abb. 21). In weiterer Folge wurden am Ende des 19. Jh. die ersten Toiletten im Inneren untergebracht und an das damals errichtete Abwassernetz angeschlossen.³⁰

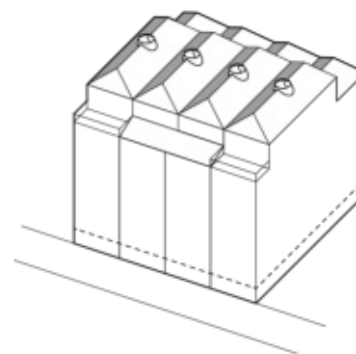


Abbildung 21 Haus mit Staffelgeschoss

31 deu. = Insel

Der Begriff *ilha* bezeichnet die während der Industrialisierung entstandene Arbeiterwohnungen. Für die folgende Beschreibung wird im Weiteren das portugiesische Wort verwendet.

DIE *ILHAS*³¹

Die *ilhas* entstanden während der Industrialisierung und dienten als günstige Lösung für die Wohnungsnot der Arbeiterklasse. Obwohl die bevorzugte Lage der Arbeiterwohnungen sich in der Nähe von Fabriken befand, entstanden dennoch Einheiten innerhalb der städtischen Parzellen (Abb.22).

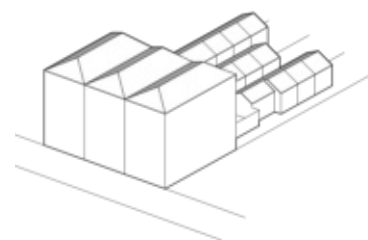


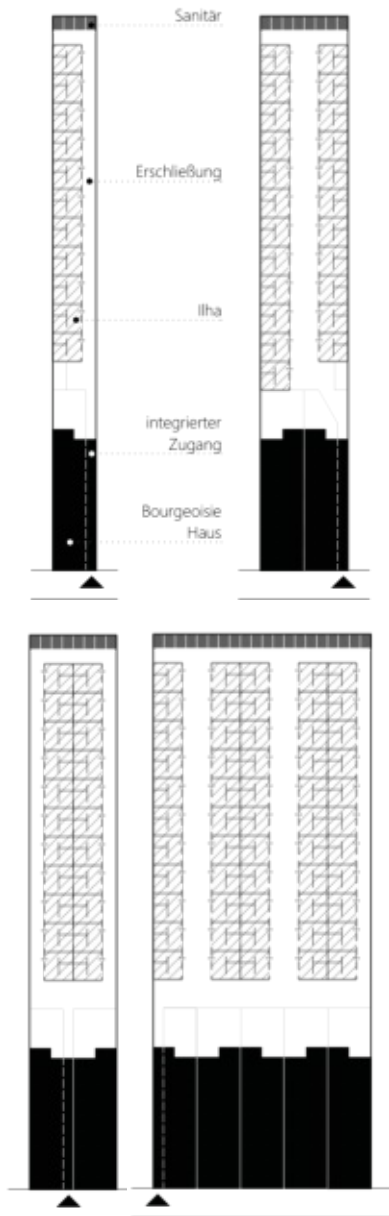
Abbildung 22 Ilhas



Abbildung 23 Versteckter Zugang (In Anlehnung an: Teixeira 1996. In: Oliveira 2016: 82)

Da der direkte Zugang von der Straße laut Gemeindegesetz die Erscheinung des öffentlichen Raums beeinträchtigt hätte, wurde dieser in der Straßenfassade integriert und durch das bestehende Haus zu den im Hinterhof gebauten *ilhas* geführt (Abb. 23).³²

32 URL 3



Da die langen und schmalen Grundstücke wenig Spielraum für den Zubau übrigließen, wurden die 4x4 m großen, eingeschossigen Einheiten direkt aneinandergesetzt. Oft vereinigten mehrere Häuser ihre Grundstücke und bildeten so größere *ilha*-Cluster (Abb. 24). Je nach Länge des Grundstücks konnten bis zu zwanzig *ilhas* aneinandergereiht werden. Eine *ilha* beherbergte oft mehrköpfige Familien und war besonders sparsam gestaltet. Die Außenwände wurden meistens aus Stein, die Innenwände aus Holzbrettern konstruiert und keinerlei Infrastruktur war in den einzelnen Einheiten vorhanden. Die Sanitäreinrichtungen wurden am Ende der Parzellen aufgestellt und von allen Bewohnern*innen benutzt (Abb. 24).³³ An den unterschiedlichen Formen der *ilhas* (Abb. 24) kann man den britischen Einfluss deutlich erkennen. Die im 19. Jh. für die Industrie-Arbeiterschaft massenweise errichteten *Back-to-Back-Houses* sind ähnlich wie die *ilhas* konzipiert.

33 URL 3

Abbildung 24 Grundtypen der *ilhas* (In Anlehnung an: Teixeira 1996. In: Oliveira 2016: 82)

1.3 WETTLAUF GEGEN DIE ZEIT

STADTPLANUNG AKTUELL

MODERNISIERUNG VS. KULTURELLES ERBE

¹⁴ vgl. Oliveira 2016: 83

¹⁵ CMP 2005

Die jahrtausendelange Geschichte, die komplexe Landschaft und vielfältige Architektur prägen die Einzigartigkeit Portos. Diese Besonderheit wurde im 20. Jh. von den neuen Stadtplanungsstrategien der Moderne gefährdet, da die Pläne für den Bau der schweren Straßeninfrastruktur in den 1950er Jahren teilweise mit dem traditionellen Stadtgefüge kollidierten. Der radikale Wandel in der Mobilitätspolitik führte zur systematischen Vernichtung historischer Bebauung und zur Entstehung neuer Architektur. Infolge der Modernisierung und Mobilisierung sind Teile der ursprünglichen Bebauung in der Innenstadt verschwunden.³⁴ Um die ungestörte Koexistenz der mobilen und historischen Stadt zu sichern, wurden im aktuellen Stadtentwicklungsplan (PDM) die Regeln für Besetzung, Nutzung und Umwidmung festgelegt.³⁵ Darüber hinaus wurde eine stadtmorphologische Studie durchgeführt, die als Basis für die Klassifizierung der verschiedenen städtischen Formen dient. Es sind neun grundlegende Stadtformen (Abb. 25) definiert, denen spezifische, auf die jeweiligen Bedingungen abgestimmte Planungskriterien zugeordnet sind. Ziel des Masterplans ist, den Rahmen für eine durchdachte Stadtentwicklung zu schaffen, ohne die Authentizität und Integrität des Ortes zu gefährden. Dabei erhalten Gebiete mit Erhaltungsnotwendigkeit eine höhere Priorität, wobei die baulichen Eingriffe strenger kontrolliert werden als bei Neubaugebieten (Abb. 25). Diese erhaltungsrelevanten Gebiete sind wie folgt:

- › Historische Gebiete
- › Gebiete mit durchgehenden Gebäudefronten und sich wiederholenden Formationen
- › Gebiete mit durchgehenden Gebäudefronten und sich wiederholenden Formationen in Konsolidierung.

Die Merkmale dieser Gebiete sind in der Tabelle 1 zusammengefasst.

hohe
Kontrolle



1. Historische Gebiete
(Bsp.: Rua das Flores)



2. Gebiete mit durchgehenden Gebäudefronten und sich wiederholenden Formationen
(Bsp.: Rua do Almada)



3. Gebiete mit durchgehenden Gebäudefronten und sich wiederholenden Formationen in Konsolidierung
(Bsp.: Rua da Constituição)



4. Einfamilienhaussiedlungen
(Bsp.: Rua João de Barros)



5. Neubaugebiete mit Wohnnutzung
(Bsp.: Alameda Eça de Queirós)



6. Stadtentwicklungsgebiete
(Bsp.: Städtischer Block)



7. Gewerbeparks
(Bsp.: Centro Empresarial do Porto)



8. Öffentliche Bauten
(Bsp.: Rathaus)



9. Grünflächen
(Bsp.: Jardim da Cordoaria)

niedrige
Kontrolle

Abbildung 25 Maß der Kontrolle in den verschiedenen Stadtformen (in Anlehnung an: Oliveira et al., 2014: 27)

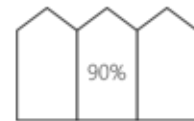
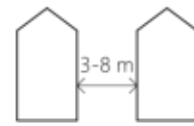
STADTFORM

MERKMALE

Historische Gebiete



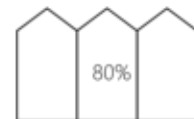
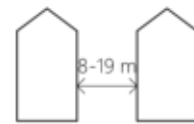
- > älteste konsolidierte Stadtform
- > enge, unregelmäßige Straßen und Grundstücke
- > kompakte Blöcke
- > sehr hohe Bebauungsdichte



Gebiete mit durchgehenden Gebäudefronten und sich wiederholenden Formationen



- > durchgehende Gebäudefronten
- > wiederholte Parzellen
- > blockartige Gliederung
- > Gebäudeposition an der Vorderkante des Grundstückes
- > hohe Bebauungsdichte



Gebiete mit durchgehenden Gebäudefronten und sich wiederholenden Formationen in Konsolidierung



- > Blockartige Gliederung
- > durchgehende Gebäudefronten, die teilweise durch Neubauten unterbrochen werden
- > Heterogenität
- > Gebiet befindet sich in Konsolidierung

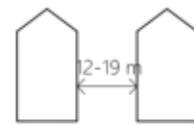


Tabelle 1 Vergleich erhaltungsrelevanter Stadtformen

NUTZUNG

- › Wohnen
- › gemischte Nutzung
unter Berücksichtigung
gewisser Kriterien bzgl.
Denkmalschutz, Lärm,
Verkehrsintensität und
Umweltverschmutzung

- › Wohnen
- › Handel
- › Dienstleistungen
- › Sondernutzungen
solange sie mit der
Wohnfunktion kompati-
bel sind und von der
Stadt genehmigt wer-
den

- › Wohnen
- › Handel
(vorherrschend in den
Kernbereichen)
- › Lager / Leerstände (au-
ßerhalb den Kernberei-
chen)

VORHABEN

- › Erhaltung
- › Rekonstruktion
- › Aufwertung des öffent-
lichen Raums

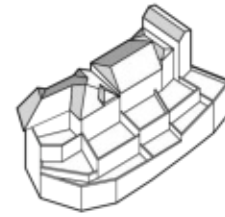
Abriss nur wenn:

- › Wiederherstellung tech-
nisch unmöglich ist
- › Gefährdung der (öffentli-
chen) Sicherheit
- › Verunstaltung des Stadt-
bildes

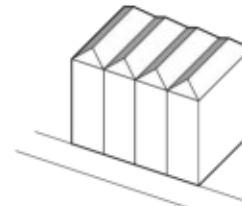
- › Erhaltung
- › Wiederbelebung
- › Schaffung von Grünflä-
chen
- › Erhöhung der Lebens-
qualität

- › Erhaltung
- › Konsolidierung
- › Umstrukturierung (Ver-
minderung der starken
Ungleichheit)
- › Neue Straßen
- › Einhaltung zeitgemäßer
Regeln:
Max. 70% Bebauung
Natürliche Belichtung
(45°)

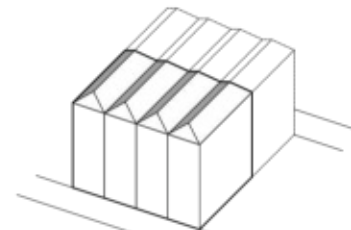
TYOLOGIEN



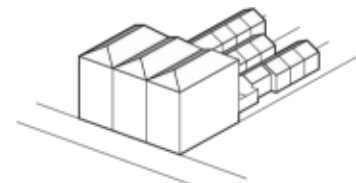
Mittelalterhaus



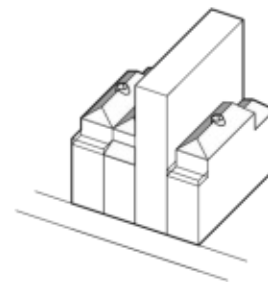
Fernandina-Haus



Almadin-Haus



ilhas



Haus mit Staffelgeschoss
und moderner Architektur

DIE GEFAHRENZONE

36 Die Rehabilitation der Altstadt wurde in den 1960er Jahren zum beliebten Gegenstand von Fallstudien, Studentenprojekten, und stadtpolitischen Programmen, nachdem der Architekt Fernando Távora 1969 in einer Studie den Abriss der verfallenen Stadtteile kritisierte und eine innovative Lösung für die Revitalisierung vorstellte.

Die meiste Kontrolle über städtische und architektonische Planungsprozesse wird im historischen Zentrum (kurz: HZ) ausgeübt. Dieses Areal entspricht der mittelalterlichen Bausubstanz innerhalb der Fernandina-Mauer inkl. Teile der Nachbargemeinde Vila Nova de Gaia auf dem Südufer des Douros (Abb. 26). Trotz einzigartiger Landschaft und Architektur galt das historische Gelände bis zum Millenniumwechsel als eines der heruntergekommensten Stadtteile in Porto, wo physische, demografische und sozioökonomische Degradierung vorherrschte. Der systematische Abriss heruntergekommener traditioneller Architektur im Namen der Modernisierung führten in den 50er Jahren zum Verlust wertvoller Bebauung auch im historischen Zentrum. Die verschwindende Geschichte erhielt Aufmerksamkeit in den 1960er Jahren, als die Erhaltung gesellschaftlicher sowie architektonischer Authentizität, insbesondere in Ribeira das Hauptaugenmerk der Architektur wurde.³⁶



Abbildung 26 UNESCO Weltkulturerbe



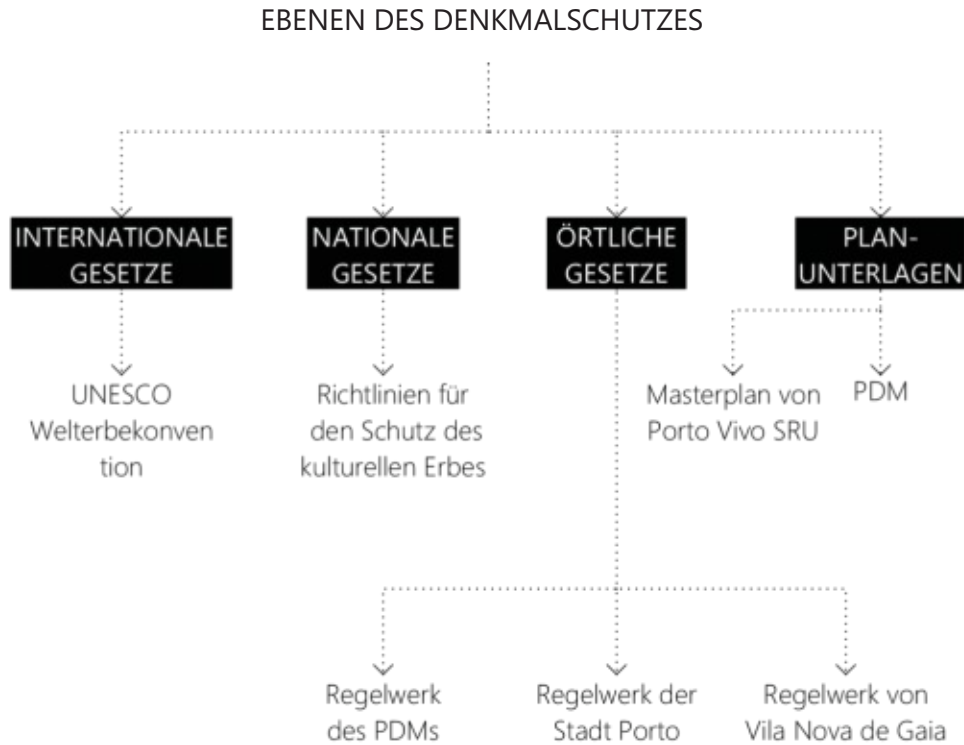


Abbildung 27 Ebenen des Denkmalschutzes

Der fortschreitende Verfall in den 80er und 90er Jahren waren die Motivation für den umfassenden Schutz des historischen Zentrums. Seit der Klassifizierung des historischen Geländes als UNESCO Weltkulturerbe im Jahr 1996 bilden Konservierung und Rekonstruktion die Essenz der Stadtplanung.³⁷ Heute wird das kulturelle Erbe durch diverse Rechts- und Plangrundlagen geschützt, um die Integrität des Areals zu erhalten (Abb. 27). Zusätzlich wurde ein Welterbe-Managementplan erstellt, dessen Ziel die Erhaltung sowie Rehabilitierung ist und der eine Erhebung des Erhaltungszustands, einen Aktionsplan, ein Überwachungsprogramm und einen Kommunikationsplan umfasst.³⁸ Für die Erfüllung der im Managementplan festgelegte Ziele ist seit 2004 die Stadterneuerungsgesellschaft Porto Vivo, SRU (Sociedade de Reabilitação Urbana) zuständig.³⁹ Die Effizienz des Managementplans ist jedoch zu hinterfragen. Trotz umfangreicher Planung scheint das Herzstück Portos auch heute sowohl die Konsequenzen des städtischen Verfalls als auch der Rehabilitierung zu tragen.

37 URL 4

38 vgl. Porto Vivo, SRU
2010: 51-52

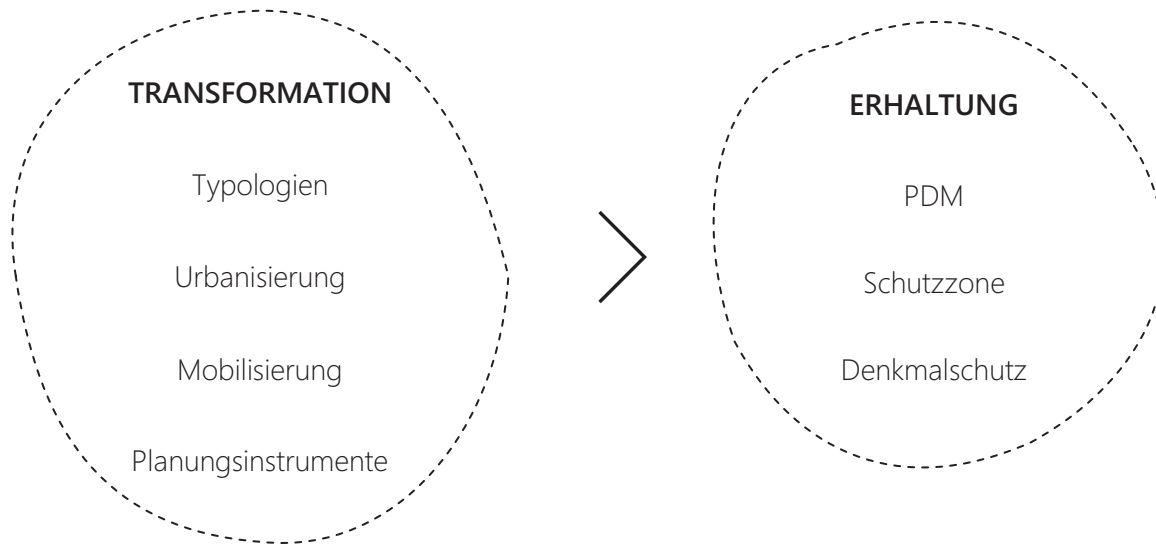
39 URL 5

FAZIT

Das Stadtgefüge von Porto ist durch und durch einzigartig. Es war Zeuge einer knapp tausendjährigen Besetzung fremder Völkerstämme mit aufeinanderfolgenden Eingriffen, die im Laufe der Zeit ihre Spuren hinterlassen haben. Porto erlebte drei große Expansionen, die das Stadtgefüge bis heute prägen. Im 18. Jh., mit der Gründung der *Junta das Obras Públicas*, wurde die heute so attraktive Ästhetik der Architektur etabliert. Der erste Präsident der Junta, João de Almada e Melo legte die nördliche und westliche Erweiterung und die Etablierung einer palladianischen Ästhetik als primärer Aufgabe fest, die bis zur Industrialisierung als Grundlage zur Gestaltung diene.



Mit dem Beginn der Industrialisierung wurde der Schwerpunkt in der Architektur und Stadtplanung auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gelegt. Diese Tendenz bestimmte das urbane Gefüge bis zum 20. Jh. und führte teilweise zum Verlust des architektonischen und kulturellen Erbes. Die Aufgabe der aktuellen Stadtplanung ist es, durch internationale, nationale und regionale Rechts- und Planunterlagen, einen angemessenen Rahmen für die künftige Stadtentwicklung und gleichzeitig für die Erhaltung und Aufwertung historischer Bebauung zu schaffen.



02

2.1 DIE GEFAHRENZONE

Der Weg zum Verfall

2.2 ZEIT vs. ZEITLOSIGKEIT

Standortanalyse

2.3 PORTO IM SPIEGEL

Im Gespräch mit den *portuenses*

FAZIT

Die Gefahrenzone

” There is a second city. Unreal, imaginary, made of demolished houses and never realised projects and yet all of them present. The majority of an architect’s work has to do with this second city; and it is never wasted effort... „

~ Álvaro Siza

2.1 DIE GEFAHRENZONE

DER WEG ZUM VERFALL

PROJEKTSTANDORT

40 URL 4

Das erste Kapitel wurde mit dem Ziel geschrieben, einen Überblick über die historische Entwicklung im großen Maßstab zu geben, während das folgende Kapitel die aktuellen Tendenzen und Ursachen des städtischen Verfalls im gewählten Projektstandort, dem historischen Zentrum am Nordufer (Abb. 29), analysiert. Das Gebiet ist seit 1996 als UNESCO Weltkulturerbe klassifiziert und nimmt eine Fläche von ca. 50 Hektar ein⁴⁰, was einem Sechstel der Wiener Innenstadt entspricht. (Abb. 28)

Die physische Degradierung stellt in diesem Areal ein drohendes Problem dar, was nicht nur zum Verlust historischer Bausubstanz führte, sondern auch signifikante Auswirkungen auf die Gesellschaft hatte. Das Verständnis seiner Transformation wird essenziell für die spätere Planung in dieser Diplomarbeit.

Die folgende Studie beruht auf einer weiteren Literaturrecherche, einer Standortanalyse, sowie auf einer Befragung der Einwohner*innen.



Abbildung 28 Wien und Porto

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Abbildung 29 Projektstandort

GÜNSTIG WOHNEN KOSTET VIEL

41 DSW-Datenreport
2019

Im Zeitalter der Globalisierung und Urbanisierung sind europäische Städte mit Wachstum konfrontiert. Laut demografischer Daten⁴¹ liegt die städtische Bevölkerungsdichte Europas bereits bei 74%. Der Trend geht jedoch dahin, dass sich die Bevölkerung nicht in gigantischen Städten konzentriert, sondern in miteinander verbundenen mittelgroßen Städten, die dazu tendieren, Metropolregionen zu bilden. Währenddessen nehmen historische Städte, insbesondere deren Zentren, den entgegengesetzten Verlauf: einen umfassenden Bevölkerungsverlust, der nicht nur mit dem städtischen Verfall, sondern auch mit den Immobilienspekulationen der Revitalisierungsprogramme in starkem Zusammenhang steht.

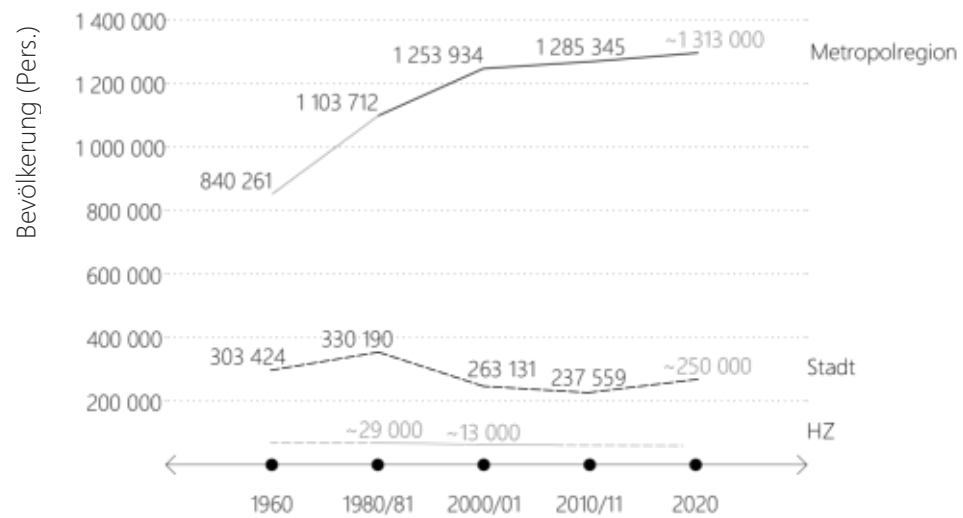


Abbildung 30 Bevölkerungsentwicklung der Metropolregion, der Stadt und des HZ (INE, FEUP 2004)

42 FEUP 2004: 40

Dieselbe Tendenz ist in Porto ersichtlich: während die Bevölkerung der Metropolregion in den vergangenen Jahrzehnten ständig gewachsen ist, sank von 1980 bis 2000 die Bevölkerungszahl in der Stadt selbst stark, ohne seitdem einen signifikanten Anstieg erfahren zu haben. Aufgrund dieser Ausbreitung und Entwicklung der Peripherie hat die Stadtverwaltung von Porto in den letzten Jahrzehnten einen Trend des städtischen Niedergangs auf verschiedenen Ebenen registriert. Die Verödung des inneren Kerns ist einer von vielen Parametern, die diesen Trend belegen. Laut der Studie der Abteilung für Raumplanung und Umwelt der Universität Porto verlor das HZ 1981-2001 65% seiner Bevölkerung (Abb. 30).⁴²

Ausschlaggebend für den Bevölkerungsverlust in der Altstadt waren die politischen Ereignisse und Entscheidungen der Militärdiktatur von Salazar (1933-1968) sowie die darauffolgende demokratische Regierung. Um die Unterstützung des Volks zu gewinnen, hat Salazar das Mietschutzgesetz speziell zum Schutze der armen Bevölkerung eingeführt, welches die Erhöhung der Mieten verbot. Die Mietregulierung wurde von der konservativen Wohnungspolitik weitergeführt und blieb nach dem diktatorischen Regime bis 2012 gültig (ausgen. Altmieten).⁴³

43 URL 6

Statistiken aus 2001 zeigen, dass 38% der Einwohner*innen Mieten von mehr als 100€ pro Monat zahlten. 26% zahlten zwischen 70 und 100€, 10% zahlten zwischen 35 und 75€ und 35% zahlten unter 35€ (Abb. 31) bei einem Durchschnittsgehalt von ca. 750€. Aufgrund der außergewöhnlich günstigen Mieten übernahmen die Mietwohnungen die dominierende Rolle im Immobilienmarkt und hatten im Jahr 2001 einen Marktanteil von über 75%. Dieser Wert stieg bis 2008 sogar auf über 80% an (Abb. 32).⁴⁴ Da die Mietregulierung nicht nur die Preiserhöhung, sondern auch die Kündigung der Mietverträge verhindert hat, waren Vermieter*innen nicht in der Lage neue Verträge mit angemessenem Preis abzuschließen. Als Folge verfiel der Wohnungssektor in einen Residualstatus, wobei der Mietmarkt stagnierte und die Degradierung der Bausubstanz begann.

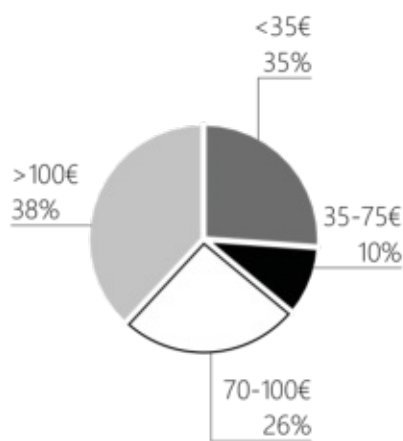
44 vgl. Tarrafa Silva
2011: 233

Abbildung 31 Mietpreise im HZ (In Anlehnung an: FEUP 2004 in Tarrafa Silva 2011: 233)

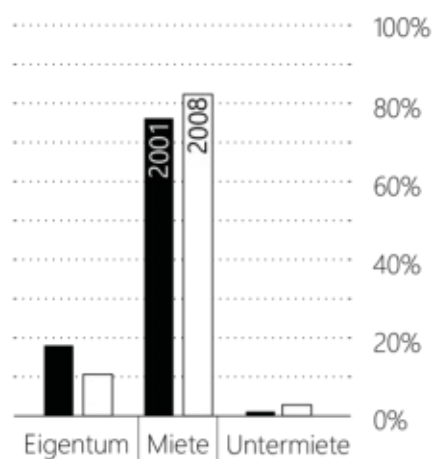


Abbildung 32 Prozentualer Anteil des Mietigentums im HZ (In Anlehnung an: FEUP, 2004; Opium, 2008. In: Tarrafa Silva, 2011: 233)

PHYSISCHE DEGRADIERUNG

45 Porto Vivo, SRU 2005
In: Tarrafa Silva 2011:
234

Die progressive Degradierung der Bausubstanz ist die Quelle komplexer sozio-ökonomischer und kultureller Herausforderungen unserer Zeit. Da die Identität Portos oft mit der historischen Architektur in Verbindung gebracht wird, ist die Untersuchung der Ursachen unerlässlich. Dabei wird zwischen Amortisierung infolge menschlicher oder natürlicher Einwirkungen unterschieden.

KULTURELLER MISSBRAUCH

Die Amortisierung infolge menschlicher Einwirkung steht in engem Zusammenhang mit der bereits diskutierten Mietpolitik. Aufgrund der geringen Einnahmen aus den Mieten waren die Eigentümer*innen finanziell nicht in der Lage, Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an den jeweiligen Gebäuden durchzuführen, somit fehlte es einem signifikanten Teil der Gebäude an notwendiger Infrastruktur wie z.B. Heizung (76%) oder Toilette (15%), deren Einbau mit großen Kosten verbunden wäre (Abb. 33).⁴⁵ Daher schien die Erhaltung nicht mehr rentabel und der Verkauf, auch bei geringen Immobilienpreisen, unmöglich, da die Sanierung mit hohen Baukosten verbunden ist.

„When the buildings' tenants begin to pass away, the property is finally left vacant. The next step would be to rent the houses, but the problem is that they are in such a sorry state that they are no one [sic!] is interested in renting them. And yet, the landlord is de-capitalised [sic!]. „

46 URL 7

- schildert António Frias Marques, Präsident der Nationalen Vereinigung der Grundeigentümer die aktuelle Lage der historischen Häuser im Rahmen eines Interviews mit dem unabhängigen Unternehmen für Immobilienberatung Aura Real Estate Experts.⁴⁶

Die ungünstigen Bedingungen der Eigentümer*innen beschleunigten in weiterer Folge den städtischen Verfall. Da das historische Zentrum unter internationalem, nationalem und regionalem Denkmalschutz steht (s. S. 36), ist der Abriss der Gebäude nur dann möglich, wenn die Wiederherstellung technisch unmöglich ist, oder das Gebäude eine Gefahr für die allgemeine Sicherheit darstellt (Tab. 1). Daher wurde der Versuch unternommen, durch die

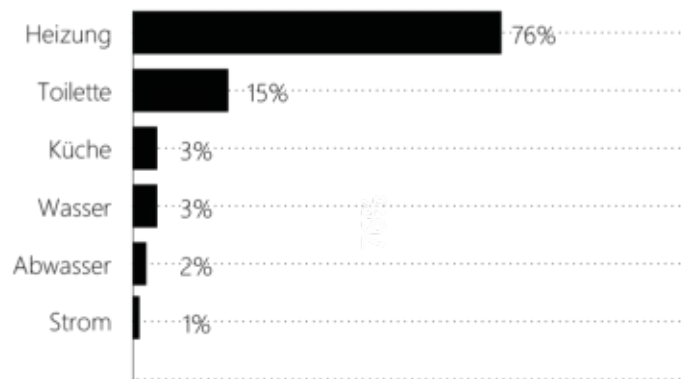


Abbildung 33 Wohnungen mit mangelnder Gebäudeinfrastruktur (In Anlehnung an: Porto Vivo, SRU 2005. In: Tarrafa Silva 2011: 234)

Vernichtung des Gebäudes Gewinn einzubringen. Laut Aura Real Estate Experts berichteten einige Eigentümer*innen davon, die Struktur von Gebäuden absichtlich zu beschädigen, indem sie z.B. das Dach teilweise zerstören und die Fenster einschlagen. Die Idee dahinter war, das Gebäude dem Vandalismus und der Witterung auszusetzen, wodurch die Struktur so geschädigt wird, dass es im Laufe der Zeit zu einer Gefahr für die öffentliche Gesundheit werden kann. Dies erlaubt dann den Abriss des Gebäudes und später den Verkauf des Grundstückes, auf dem eine neue Konstruktion errichtet wird.⁴⁷ Die häufigste Form des Vandalismus ist jedoch die Beschädigung der Fassaden durch illegale Graffitis oder Entfernung dekorativer Elemente. Die wertvollen *Azulejos*⁴⁸ werden häufig abgelöst, um sie als Souvenir an Touristen zu verkaufen.

Auch die unsachgemäße Nutzung kann zu Gebäudeschaden führen. Die häufige Überbelegung der Häuser, kann die Widerstandskraft der Konstruktion gefährden. Das Wohnen im Keller sowie im Dachboden inkl. Aktivitäten wie Wäsche waschen und Kochen, erhöht die Luftfeuchtigkeit, was eine negative Auswirkung auf die Holzkonstruktion oder elektrische Installationen hat. Oft werden aber auch die Steinmetzarbeiten durch Salzkristallisierung beschädigt.

⁴⁷ Porto Vivo, SRU 2005
In: Tarrafa Silva 2011:
234

⁴⁸ *Azulejo (port.)*

Meistens quadratische, mit bunten Motiven bemalte und glasierte Keramikfliesen, die häufig an den Fassaden angebracht werden. Authentisch historische *Azulejos* sind handgefertigt, somit ist ihre Preisspanne recht hoch.

NATÜRLICHE AMORTISIERUNG

49 Porto Vivo, SRU
2010: 112-117

Leerstehende Gebäude sind nicht nur beliebte Zielpunkte für Vandalismus, sondern sind auch natürlichen Einwirkungen vermehrt ausgesetzt. Das mediterrane Wetter in Porto sorgt für starken Wind, Regen und hohe Luftfeuchtigkeit insbesondere in den Wintermonaten (75-90%), welche die Quelle der meisten natürlichen Schaden darstellen. Die stürmische Wetterlage bricht oft die einfachen Fenstergläser ein und beschädigt die Walmdächer so, dass das Innere des Gebäudes sowie die Tragkonstruktion für den Wassereindrang freigesetzt wird. Dies führt zur Salzkristallisation im Granitwerk bzw. zum Pilz und Schimmelpilzbefall in der Holzkonstruktion und schlussendlich zum Verlust der Tragfähigkeit der Konstruktion. Darüber hinaus sind die Holzelemente während der Sommertrockenheit in zunehmendem Maß von Brandfällen gefährdet, wobei diese weniger häufig vorkommen als Wasserschaden.⁴⁹

50 Porto Vivo, SRU
2010: 57

Seit den 1950er Jahren wurden zahlreiche Häuser im historischen Zentrum beschädigt und verlassen. Der Verzicht auf regelmäßige und sachgemäße Instandhaltung führte dazu, dass ein Teil der Häuser in der zweiten Hälfte des 20. Jh. zu Ruinen wurde. Statistiken zeigen, dass die Gebäudeschäden 2008 so fortgeschritten waren, dass nur 25% der Gebäude sich in einem guten Erhaltungszustand befand und keinerlei Eingriffe erforderte. Die verbliebenen Gebäude waren entweder ruiniert (4%) (Abb. 36) und gefährlich für die öffentliche Sicherheit und Gesundheit oder benötigten tiefgreifende Reparaturmaßnahmen (32%) (Abb. 37), während bei 36% nur geringfügige Wartungsarbeiten erforderlich waren (Abb. 34, Abb. 35).

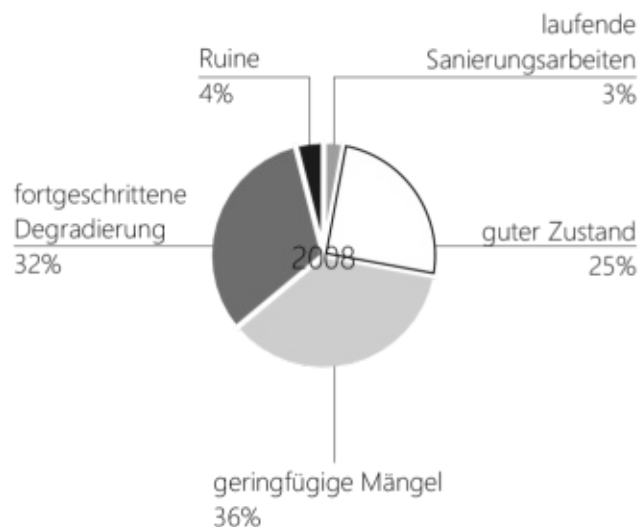


Abbildung 34 Gebäudezustand (In Anlehnung an: Porto Vivo, SRU 2010: 57)



Abbildung 35 Erhaltungszustand der Gebäude 2008 (In Anlehnung an: Porto Vivo, SRU 2010: 58)

ÜBERBLICK DER HÄUFIGSTEN GEBÄUDESCHÄDEN



Abbildung 36 Überblick der häufigsten Gebäudeschäden (Fotos: Anissa Filali 2020 / Adrienn Holnthoner 2019)

Dachschaden



Verwittertes Gestein



Fehlende Azulejos



Wasserschaden



Graffiti und Verunreinigungen



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Abbildung 37 Ruine



Abbildung 38 Haus fortgeschrittener Degradierung

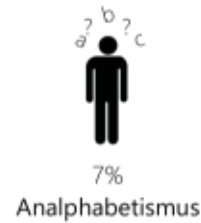
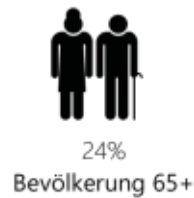
SOZIALE DEGRADIERUNG



Abbildung 39 Bevölkerungsdichte und Abwanderung (In Anlehnung an: Monteiro, Madureira, 2009: 7; INE)

51 Portugal war von der Opioid-Krise so stark betroffen, dass Lissabon als „Hauptstadt der Heroin“ genannt wurde.

Parallel zur physischen Degradierung begann der soziale Niedergang. Der Niedergang erreichte den Tiefpunkt in den 90er Jahren mit dem Ausbruch der *Opioid-Krise* o.a. *Heroin-Epidemie*⁵¹ in Portugal, von dem Porto auch betroffen war. Der besonders günstige Preis der Opiode machte 1% der Bevölkerung in Portugal drogensüchtig, was zu illegalen Verhaltensweisen wie Drogenhandel und Prostitution und zu Krisen im öffentlichen Gesundheitswesen (vermehrte HIV und Hepatitis Infektionen), sowie zu Obdachlosigkeit und Arbeitslosigkeit führten. Die wachsende soziale Randgruppe konzentrierte sich in den leeren Straßen und verlassenen Häusern des HZ, deren Marginalität dadurch weiter zunahm.



Die physische und soziale Verkommenheit erhöhte die Attraktivität von Randgebieten für bessere soziale Schichten (Abb. 38). Die Abwanderung der hauptsächlich jüngeren Bevölkerung führte dazu, dass 2001 24% der verbliebenen Bevölkerung zur Altersgruppe über 65 Jahre gehörte. Gleichzeitig erhöhte sich die Anzahl der Arbeitslosen (43%) und Personen ohne Ausbildung (12%), was mit dem Rückgang des Umfelds insbesondere mit dem Verlust der Wirtschafts- und Dienstleistungsvitalität korreliert.⁵² Diese Dynamik erzeugte kumulativ eine soziale und räumliche Polarisierung. Die städtische Segregation wurde zwar die Triebkraft zur Revitalisierung seitens der Stadtverwaltung, doch scheint die soziale Ausgrenzung nach dem Millenniumwechsel durch die Globalisierung verschärft zu sein.

52 INE 2001

2.2 ZEIT vs. ZEITLOSIGKEIT

STANDORTANALYSE

TOURISTIFIZIERUNG

53 URL 4

Touristifizierung besonders in Europas Großstädten ist ein wohl bekanntes Phänomen. Während viele Städte wie z. B. London oder Paris schon immer beliebte Zielpunkte für Touristen*innen waren, wandelte die Tourismusindustrie in kürzester Zeit auch Städte wirtschaftlich schwächerer Länder wie z. B. Madrid, Lissabon zu Touristenherbergen um. Unterstützt von den wirtschaftlichen Vorteilen ist die wachsende Tourismusbranche ein besorgniserregender Trend, der einen wesentlichen Beitrag zur Zerstörung einiger der begehrtesten Gebiete leistet. Im Prozess der Touristifizierung werden die Städte selbst zu einem touristischen Konsumprodukt, was folgenschwere Auswirkungen auf das Stadtbild haben kann. Zu diesen Folgen gehören u. a. die steigende Immobilienpreise und die Beschädigung lokaler Standorte. Historische Zentren werden in Orte verwandelt, die in erster Linie die Bedürfnisse der Touristen*innen dienen und die Einwohner*innen vertreiben.

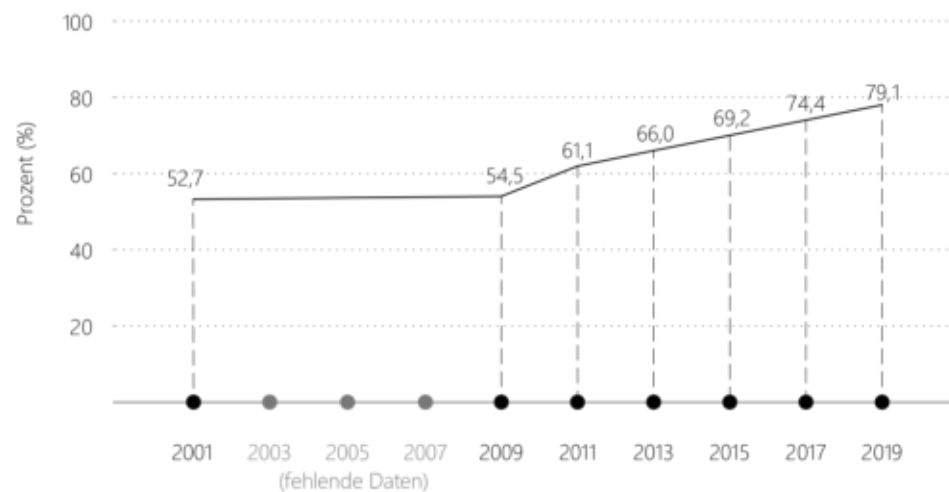


Abbildung 40 Anteil ausländischer Gäste in Touristenunterkünften (Pordata)

Derselbe Prozess begann in Porto als die Stadt 2001 zur Kulturhauptstadt gewählt wurde.⁵³ Dieses Ereignis lenkte die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf den historischen Stadtkern und initiierte Strategien zur Renovierung, Revitalisierung und Internationalisierung in der Stadtpolitik. Zu dieser Zeit lancierte die Stadterneuerungsgesellschaft die erste Renovierungsprojekte, die

verfallene Gebäude in Höchstgeschwindigkeit wiederherstellten. Die neue Tendenz in der Stadtplanung sowie die ersten Billigflugangebote (z.B.: Ryanair) verstärkten den Fremdenverkehr (Abb. 40), welcher das verkommene Stadtbild der Altstadt schlagartig veränderte. Der Beginn des Massentourismus und die Ankunft ausländischer Besucher*innen öffnete die Tore für die Globalisierung, die die lokale Identität gefährdete.

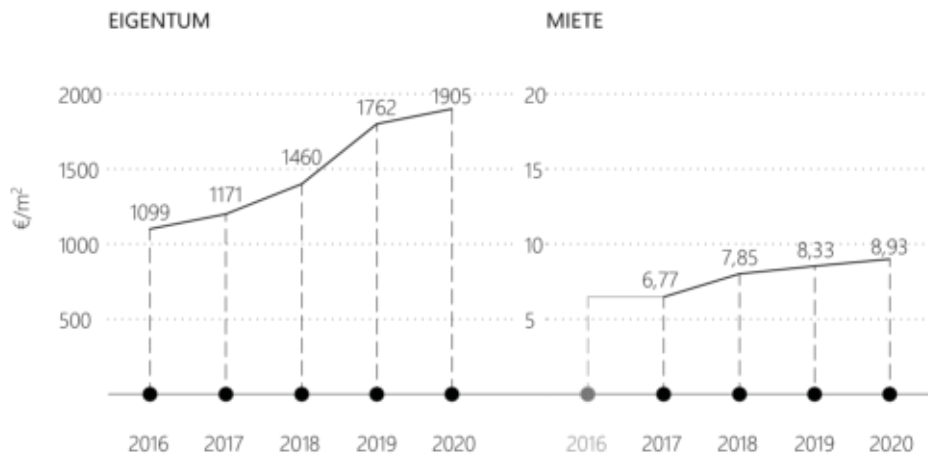


Abbildung 41 Entwicklung der Immobilienpreise 2016-2020 (INE)

Weitere Ermäßigungen für Ausländer*innen, wie z.B. die *Goldene Visa*, die einen fünfjährigen Aufenthalt und danach eine portugiesische Staatsbürgerschaft im Falle einer Immobilieninvestition über 500 000 € gewährleistete, trieb die Ankunft wohlhabender Ausländer*innen weiter an. Das Programm war besonders beliebt unter brasilianischen und chinesischen Investoren*innen, die vor dem politischen Regime flohen und in Porto eine günstigere Alternative zu Lissabon sahen.⁵⁴ Die steigende Besucher*innenanzahl und ausländische Investitionen waren die Indikatoren für den Beginn der Gentrifizierung im HZ, welche sich in erster Linie im drastischen Anstieg der Immobilienpreise (Abb. 41) und in der Änderung des Stadtbildes (Abb. 42, Abb. 43) zeigte.

54 URL 6

RIBEIRA 2001



Abbildung 42 Ribeira 2001 (Quelle: AMP)

RIBEIRA 2018



Abbildung 43 Ribeira 2018 (Quelle: Detours, URL X)

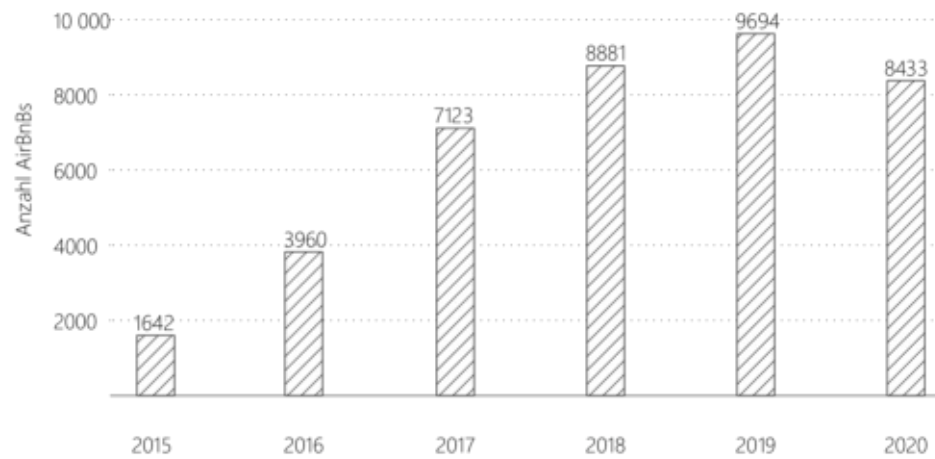


Abbildung 44 Anzahl der AirBnB Unterkünfte 2015-2020 (AirDNA)

Auch der Anstieg der Kurzzeitvermietungen hat die Immobilienpreise in die Höhe getrieben. Laut Daten von AirDNA hat sich die Anzahl der registrierten AirBnB Wohnungen zwischen 2015 und 2019 versechsfacht, während im Jahr 2020 ein kleiner Rückgang zu sehen ist (Abb. 44). Dieser Rückgang korrespondiert einerseits mit dem Reiseverbot während der CoVid-19-Pandemie, andererseits mit der im Juli 2019 eingeführten sechsmonatigen Beschränkungen für neuerrichtete AirBnBs. Die vorübergehende Aussetzung bedeutet, dass Immobilieneigentümer in den Sperrgebieten (z.B.: HZ, Rua do Almada, Rua de Santa Catarina) in diesem Zeitraum keine Kurzzeitmietlizenzen mehr beantragen dürfen. Damit soll die weitere Verbreitung von AirBnB Wohnungen verhindert werden.

Innerhalb von 10 Jahren wandelte sich die Altstadt von einem Ort der Verwahrlosung und Kriminalität in die neue Touristenattraktion Europas. Die radikale Transformation ist jedoch stark umstritten. Der lange unbenutzte Stadtteil, deren Einwohner*innen auf das Randgebiet verdrängt wurden, wurde nun zum Vergnügungspark der neuen wohlhabenden Stadtbenutzer*innen, die die authentischen Lebensformen erleben wollen (Abb. 45).



Abbildung 45 Touristenhotspot in der Innenstadt (Foto: Anissa Filali, 2020)



Abbildung 47 Traditioneller Laden (Foto: Jorge Franganillo 2017; URL 9, Lizenz: CC-BY-2.0)

NAHVERSORGUNG ALS TRADITION

Die verzierten Lebensmittelgeschäfte sind seit dem 20. Jahrhundert ein Wahrzeichen von Porto. Sie bilden nicht nur einen wesentlichen Teil der Identität, sondern sorgen auch durch ihre Anziehungskraft für Vielfalt und Lebendigkeit im städtischen Raum. (Abb. 46). Obwohl die traditionellen Läden von vielen Einwohnern*innen als öffentlicher Treffpunkt angesehen werden, sind sie aufgrund der hohen Mietpreise aus dem historischen Zentrum verdrängt und durch internationale Lebensmittelunternehmen ersetzt (Abb. 47). Angesichts ihrer kommunikationsfördernden Wirkung wird die Unterstützung lokaler Unternehmen ein entscheidender Faktor für die Wiederbelebung des halböffentlichen Raums.



Abbildung 46 Supermarkt in der Altstadt (Satellitenaufnahme 2020; Quelle: Google)

KRIMINALITÄT UND SICHERHEIT

Der exzessive Drogenkonsum während der Opioid-Krise (s. S. 53) zeigte in den frühen 2000er Jahren einen deutlichen Rückgang. Durch die Entkriminalisierung zivilrechtlicher Handlungen im Zusammenhang mit dem Gebrauch, dem Erwerb und dem Besitz 2001 schuf die Regierung Portugals eine übergreifende Lösung für die Krise. Drogenabhängige wurden gesetzlich nicht mehr als Kriminelle angesehen, infolgedessen suchten immer mehr eine Behandlung und starben immer weniger an Missbrauch privaten Drogenkonsums.

Obwohl die Legalisierung des Gebrauchs gemeinsam mit dem kulturellen Wandel infolge Tourismus die allgemeine Sicherheit im Areal eindeutig verbessert hat, sieht man heutzutage weiterhin Drogenhändler*innen in den dunklen Gassen, deren Zielgruppe überwiegend Tourist*innen sind (Abb. 48).



Abbildung 48 Drogenhandel in der Altstadt (Foto: Anissa Filali, 2020)



Abbildung 49 Nicht barrierefreie öffentliche Treppe (Foto: Anissa Filali, 2020)

BARRIEREFREIHEIT

Die topografischen Gegebenheiten der Stadt stellen ein erhebliches Problem dar, wovon insbesondere die alternde Bevölkerung sowie Menschen mit Behinderung betroffen sind. Das Fehlen sowie der schlechte Zustand von Aufzügen und Rampen in den Gebäuden sowie im öffentlichen Raum ist ein wesentliches Problem im Sinne der Barrierefreiheit (Abb. 49, Abb. 50).

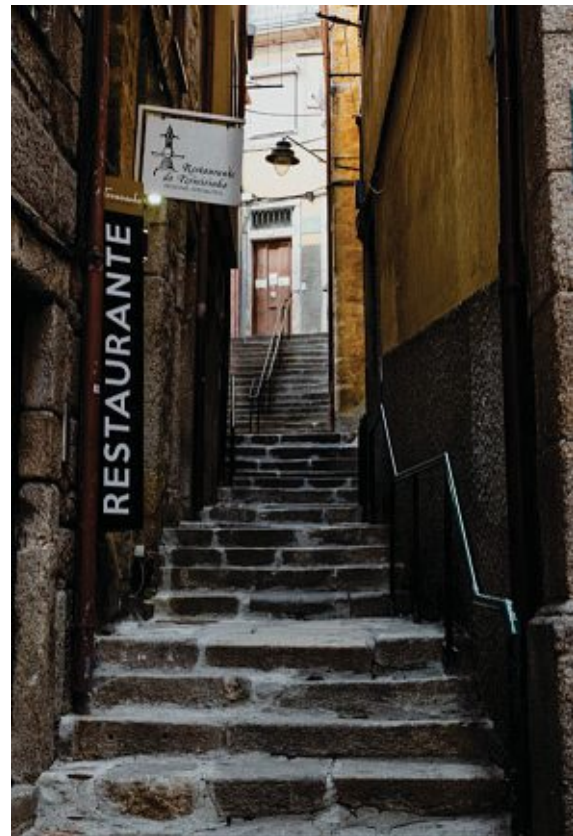


Abbildung 50 Nicht barrierefreie öffentliche Treppe (Foto: Anissa Filali, 2020)

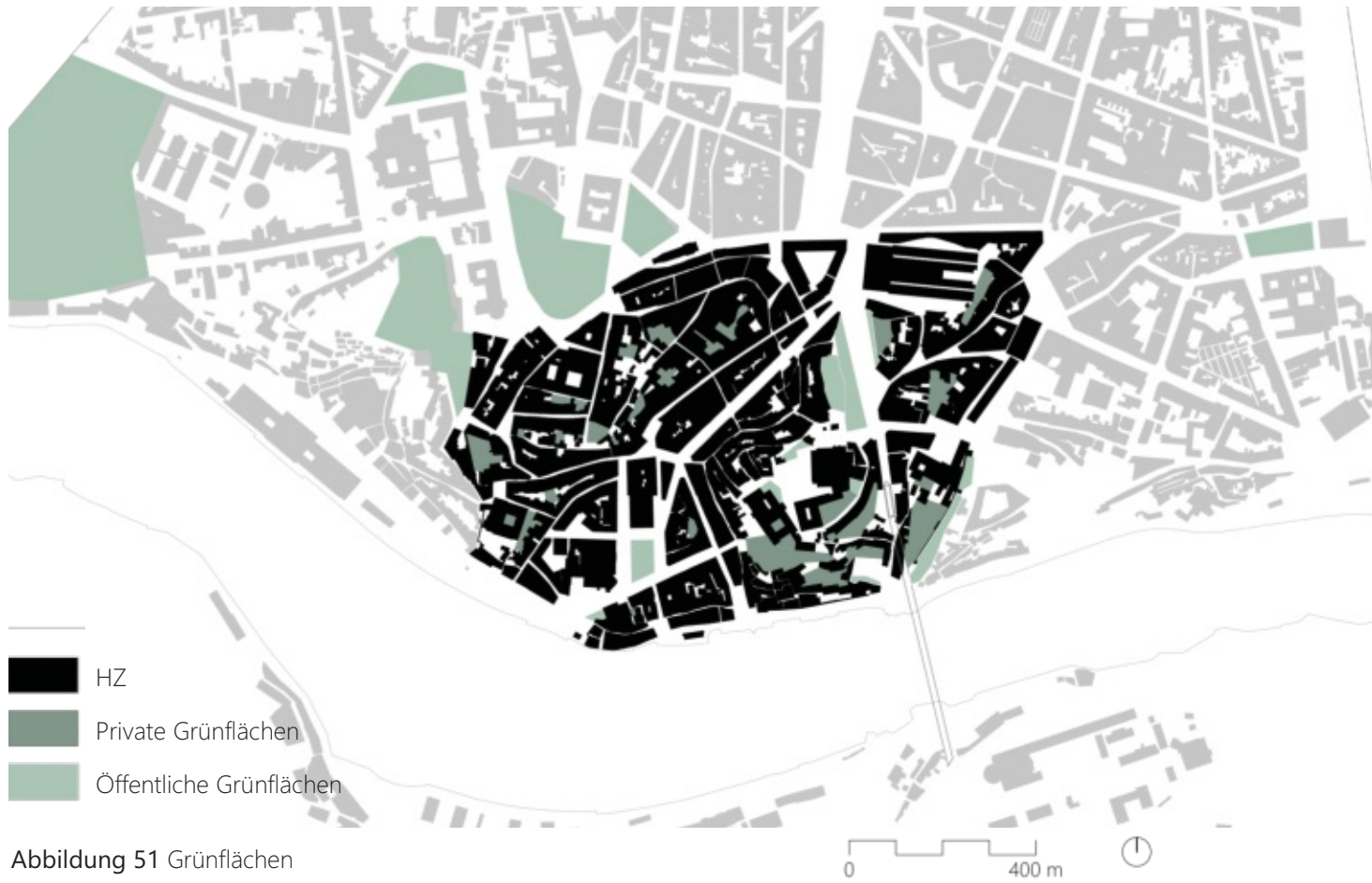


Abbildung 52 Fassadenbepflanzung

FREIRAUM

Die Schaffung neuer öffentlicher Grünflächen in Städten wurde in den letzten Jahren ein wichtiges Anliegen, um der fortschreitenden Verdichtung entgegenzuwirken. Die geschlossene Bebauung gemeinsam mit der hohen Dichte stellt auch im HZ ein wesentliches Problem dar. Das Fehlen von Verweilungsorten führte zur konstanten Zirkulation im öffentlichen Raum, wodurch der Raum für menschliche Interaktionen weitgehend eingeengt wurde (Abb. 51). Weiters stellen die mangelnden Grünflächen ein gesundheitsrelevantes Problem dar. In den letzten Jahren erfuhr Porto mehrere Hitzewellen, die die Lebensqualität zusammen mit dem hohen Versiegelungsgrad und der Windstille beeinträchtigten. Trotz beschränkter Möglichkeiten versuchen die Einwohner*innen, die Straßen durch Bepflanzungen möglichst grün zu gestalten (Abb. 52).

2.3 PORTO IM SPIEGEL

IM GESPRÄCH MIT DEN *PORTUENSE*⁵⁴

» Pá, está aqui
alto basqueiro! «

„Alter, es ist wirklich laut hier!“

Die Standortanalyse der vergangenen Seiten basiert auf einer Literaturrecherche sowie einer zusätzlichen morphologischen Analyse, Kartierung und eigenen Beobachtungen. Da keine dieser Methoden einen persönlichen Kontakt zu den Einwohnern*innen ermöglicht, wurde eine zusätzliche Erhebung erstellt. Ziel dieser direkten Annäherung war es, Informationen aus erster Hand zu sammeln, von den Einwohnern*innen selbst oder von denen, die das historische Zentrum regelmäßig besuchen.

Im Rahmen der Erhebung wurden 8 „*narrative Interviews*“ (Schütze, 1977 zitiert nach Lamnek; Krell 2016: 338) mit Personen aus diversen Berufsfeldern durchgeführt: *Architektur, Archäologie, Tourismus, Theater, Pharmazie, elektronische Musik*. Aufgrund der aktuellen Lage der CoVid-19-Pandemie wurden 7 Interviews in Form von Videokonferenz abgehalten, die jeweils ca. *60 Minuten* dauerten und 1 Interview über Emailaustausch. Jede befragte Person zeigte ein starkes Zugehörigkeitsgefühl zu Porto und identifizierte sich als echte *portuense*. Die Vielfalt der befragten Personen sowie die Liebe für Porto ermöglichten, die aktuelle Lage sowie die Transformation des historischen Zentrums aus unterschiedlichen professionellen Gesichtspunkten betrachten zu können und einen persönlichen Bezug zur Stadt zu bekommen.

Viele Meinungen entsprachen den Erwartungen, und waren durchaus ähnlich, dennoch gab es Abweichungen. Einige Themen, wie z.B. die rasche Veränderung und Identitätsverlust zufolge Tourismus, hohe Mieten und die Kriminalität usw. wurden von jeden angesprochen, ohne dass ich dafür eine explizite Frage gestellt hätte.

Auf den folgenden Seiten werden die essenziellen Aussagen zu den obengenannten Themenfeldern zusammengefasst und ausgewertet.

54 *Portuense (port.)*

Einwohner*innen Portos

Von den Befragten lebte zwar nur eine Person früher im historischen Zentrum, jedoch kann sich niemand unter den aktuellen Bedingungen vorstellen, künftig dort zu wohnen oder ihre/seine Freizeit zu verbringen:

” Ich wohne seit einer Weile in Matosinhos, aber ich lebte 10 Jahre lang in Porto in einem der alten Häuser. Früher waren sie sehr günstig, aber **ich würde nie wieder in so einem Haus wohnen**. Die sind alt und kalt und weit weg vom Meer... ”

~ Nuno

Manche nannten dafür die vermehrte AirBnBs und das starke touristische Aufkommen als Grund:

” Als ehemalige Archäologin wäre für mich ein Traum, im historischen Kern wohnen zu können, aber es ist aktuell nicht möglich, da all die Wohnungen in AirBnBs umfunktioniert worden sind. **Es ist unfair! Die Stadt gehört uns und nicht den Touristen. Wir sollten dort leben können.** ”

~ Joana

Weiters waren alle einverstanden, dass sich die Stadt in den letzten Jahrzehnten rasant verändert hat und damit ist ein Teil der Identität verschwunden. Dabei wurde die Kriminalität in Verbindung mit der Heroin-Epidemie öfter mit dem Fremdenverkehr in demselben Kontext erwähnt. Überraschenderweise schien allen die düstere Zeit trotz aller Negativeffekten nah am Herzen zu liegen:

” Porto hatte schon immer eine besondere schwarze Magie. Die Straßen waren düster, dreckig und gefährlich, die Gebäude ebenso, aber wir haben es geliebt! Es war das Paradies der Einheimischen. Ich brauch` keine Touristenattraktionen. **Ich bevorzuge, weniger zu haben, dafür in besserer Qualität.** ”

~ Joana

Im Diskurs der verlorenen Authentizität wurden auch die lokalen Unternehmen angesprochen, welche trotz limitiertem Angebot, das Wahrzeichen darstellen:

” Die *tascos* [lokale Restaurants mit traditioneller Speisekarte] wurden in den vergangenen Jahren durch die übliche Burger- und Sushi Läden und es tut mir weh zu sehen, dass **Porto auch zu einer typisch globalisierten Stadt wird.** „

~ Diogo

Die vergangenen Aussagen zeigen, dass der Fremdenverkehr ein zentrales Thema darstellt. Obwohl die Mehrheit den touristischen Drang als negativ angesehen haben, betrachteten einige die Veränderung eher positiv:

” Wir beschwerten uns oft wegen den Touristen, aber wenn sie nicht da sind, werden sie wieder vermisst. Ich bin davon überzeugt, dass der Tourismus eine positive Auswirkung hatte, da er insgesamt mehr Sicherheit schuf und erlaubte, **die Stadt intensiver erleben zu können.** „

~ Rita

Obwohl die allgemeine Sicherheit sich verbessert hat und das Zentrum nun mehr anbietet, wurden viele Künstler*innen vom Verfall nicht zurückgehalten:

” Bevor Porto ein touristischer Hotspot wurde, gab es **Partys in den verlassenen Gebäuden.** Meistens illegale Partys zwar, aber wir mussten uns keine Sorgen um den Lärm machen, da der ganze Stadtteil leer war. „

~ Sergio (DJ)

Der städtische Verfall betraf auch andere Berufsfelder, wie z.B. Archäologie.:

” **Viele Leute stehlen die Fliesen von den Fassaden, weil sie sie als Antiquitäten verkaufen können.** Glücklicherweise hat auch die Stadt den Wert der Keramikfliesen erkannt. Wenn man also ein Gebäude renoviert und beschließt, die ursprüngliche Fassade nicht zu erhalten, sammelt und lagert die Stadt die Fliesen, um sie für andere zukünftige Projekte zu verwenden. „

~ Joana (Archäologin / Food Guide)

In weiterer Folge habe ich mich über die Lage lokaler Künstler*innen informiert. Zurzeit sind sie im historischen Zentrum unterrepräsentiert, doch wurde früher ein Ort für Künstler*innengruppen zum Kreieren und Darstellen zur Verfügung gestellt:

” Es gab ein altes Haus, das von diversen Künstlern genutzt wurde, aber **es wurde für eine Hotel Kette verkauft...** ”

~ Nuno (Schauspieler)

Außerdem stellt der starke politische Einfluss v.a. im Theater ein erhebliches Problem dar, wodurch die Freiheit des künstlerischen Denkens gefährdet.

” Nach der Revolution 1974 begann der Kulturminister, die Theaterstücke zu finanzieren, um deren Inhalt für die Politik sowie Ausländer angemessen zu gestalten. **Das Theater wurde mittlerweile ein korruptes politisches Mittel**, das wir Künstler nicht ablehnen dürfen, wenn wir arbeiten wollen. ”

~ Nuno (Schauspieler)

In weiterer Folge habe ich mich mit einer Architektin und einem Architekten unterhalten, deren Bezug zu Wien den Vergleich zwischen den städtebaulichen Aspekten beider Städte und erleuchtete die Probleme der Freiraumstruktur in Porto ermöglichte:

” **In Porto konzentrieren sich viele Menschen auf einer kleinen Fläche.** Die Straßen sind so eng, dass man sich kaum atmen kann. Im Gegensatz dazu sind **die Freiräume in Wien großzügig genug** gestaltet, um die Privatsphäre sogar im öffentlichen Raum bewahren zu können. ”

~ Patrícia (Architektin)

Die Renovierungsprojekte sind ein weiterer Aspekt, der von beiden Architekten*innen kritisiert wurden:

” Die Renovierungen sind sehr kontrovers und haben die charakteristischen, schmalen Typologien betroffen. Porto Vivo SRU hat oft mehrere nebeneinander liegende Häuser gekauft, um sie zu vereinigen und dadurch ein modernes Wohnstandard zu erzielen. Aufgrund des steilen Geländes, war jedoch unmöglich, die ursprüngliche Typologie zu erhalten. Im Endeffekt entstand ein komplett neues Haus, das hinter der Struktur der originalen Fassade versteckt wurde. Diese **verfälschten Fassaden** werden unter den Architekten besonders negativ angesehen. ”

~ André (Architekt)

Nicht zuletzt habe ich einen Emailaustausch mit dem Architekten Luis Tomé gehabt, der mit seinem Unternehmen MATRIZ Sociedade de Construções, Lda. zwischen 1987-2007 ungefähr 48 Sanierungsprojekte weitgehend heruntergekommener Gebäude des Herzen Portos durchführte. Über die frühen Zeiten der Renovierungsprojekten sowie die Veränderung des historischen Zentrums erzählt er folgendes:

” Meine Firma und ich sind Teil einer Vergangenheit der Sanierung von Ruinen, in denen es von **Flöhen, Prostituierten, Schmugglern und Drogenhandel** wimmelt. Die Flöhe waren eklig, aber der Rest der Bande war in Ordnung! Die Menschen waren wahrscheinlich nicht von der besten Sorte, aber sie wussten die Mühe zu schätzen, dass jemand ihnen ihr Zuhause mit einer Küche und einer Toilette zurückgab. Leider wurde mein Unternehmen aufgrund **politischer und schlecht gemanagter Lobbyarbeit** von der goldenen Ära des Wiederaufbaus (die Philosophie war nicht mehr Sanierung) ausgeschlossen, als diese prächtigen neu gebauten Viertel der Innenstadt von Porto ein völlig neues Aussehen verliehen.

Von da an war der Modus Operandi völlig anders. Für die Gemeinde und andere lokale Behörden hat **die Unterbringung und Umsiedlung der Bevölkerung der historischen Zone keine Priorität mehr**, und die Bestimmung der Immobilien wurde auf andere Aktivitäten als den sozialen Wohnungsbau ausgedehnt. Es ist nun möglich, Luxusgebäude, Hotels, Restaurants und Bars, Orte der Freizeit und des Vergnügens zu bauen. ”

~ Luis Tomé

EVALUIERUNG

Die vorangegangenen Seiten fassten die bedeutendsten Gedanken der 8 Interviews zusammen. Die retrospektive Bilanzierung der Erzählungen ergab neue Erkenntnisse über das HZ, die in weiterer Folge die letzte Projektphase inspiriert und unterstützt haben.

Trotz unterschiedlichen beruflichen und persönlichen Hintergründen der Befragten, erkennt man eine gedankliche Einheit unter den Personen, welche sich v. a. im starken Zugehörigkeitsgefühl sowie im Streben nach Originalität äußert. Die Tatsache, dass jede*r Gesprächspartner*in vom HZ Aspekte erwähnte, die während der finsternen Zeit der Heroin-Epidemie typisch waren, weist darauf hin, dass sie die dubiose Vergangenheit des HZ samt Kriminalität, Verlassenheit und wirtschaftlicher Instabilität zu einem Charakteristikum der lokalen Identität wurde. Der Stadtteil wird von den Generationen, die diese Ära erlebten, mit diesen Phänomenen assoziiert und in dieser Form als echt betrachtet. Die Verwahrlosung ist mit ihrer Identität verschmolzen, und jeder Versuch, diese Bindung zu verändern wird als Angriff auf die Authentizität angesehen. Dies stellt eine der Ursachen für den Misserfolg der Revitalisierungsprojekte dar, denn solange die Stadtverwaltung die Bewohner*innen nicht als essenziellen Bestandteil des Stadtbildes betrachtet, wird die Erhaltung des materiellen Umfeldes nie völlig authentisch.

” **If you try to change it, you will ruin it. Try to hold it and you will lose it.** ” (Lao-Tse)

Die Herausforderung ist es, den Wandel sowohl auf architektonischer als auch auf sozialer Ebene zu akzeptieren und zuzulassen, anstatt ihn zu erzwingen oder sich zu sehr an die Vergangenheit zu klammern. Erst dann kann neues Leben aus den Ruinen erblühen.

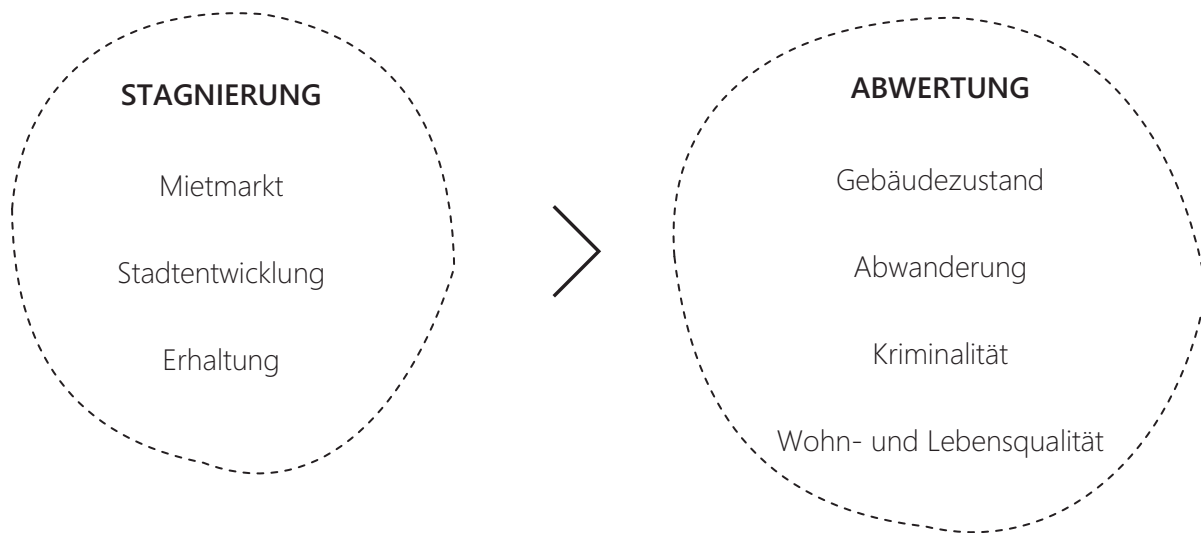
Im folgenden Abschnitt werden diese Ruinen mit sozialen, ökonomischen sowie räumlichen Qualitäten bereichert, um so den Wert in der romantisieren Verwahrlosung sowohl für die Stadtverwaltung als auch für die Gemeinschaft zu finden. Diese Vorgehensweise soll des Weiteren den Gegenpol für die Touristifizierung und den Identitätsverlust darstellen und Gleichgewicht zwischen Vergangenheit und Zukunft schaffen.



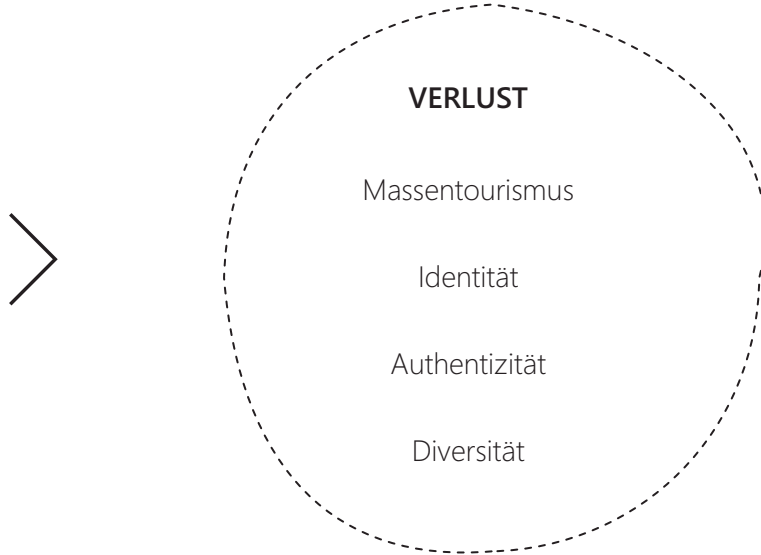
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

FAZIT

Die Entwicklung des historischen Zentrums seit der demokratischen Revolution zeichnet sich durch die radikale Transformation des Stadtbildes aus. Als Kulturhauptstadt und UNESCO Weltkuturerbe erhielt Porto eine internationale Aufmerksamkeit, die mit dem Aufkommen der Billigfluggesellschaften in den frühen 2000er Jahren besonders stark gestiegen ist. Der rasante Wandel von der kompletten Verwahrlosung während der Opioid-Krise in einen Touristenhotspot wirkte sowohl auf die Architektur und Stadtplanung, als auch



auf die Wirtschaft und soziale Struktur aus. Durch Renovierungsprojekte wurde zwar der degradierte Stadtteil wiederhergestellt und die gesellschaftliche Dekadenz bekämpft, doch begannen die vorher stagnierende Mietpreise, aufgrund zunehmenden touristischen Aufkommens und ausländischer Investitionen, einen starken und kontinuierlichen Anstieg zu zeigen. Dies resultierte in einem touristifizierten Ortskern, deren von den Einwohnern*innen begehrte Identität gefährdet.



03

3.1 AWAKE BEAUTIES

3.2 ANWENDUNG DES KONZEPTE

3.3 URBANE OASE

3.4 KUNSTFABRIK

3.5 RUINENKNEIPE

3.6 RUINENMARKT

3.7 VERGESSENE ORTE

CONCLUSIO

Die Ruinen

” A ruin should always be protected, but never repaired
– thus may we witness full the lingering legacies of the
past... ”

~ Walter Scott

3.1 AWAKE BEAUTIES⁵⁵

KONZEPT

55 Der Begriff „*sleeping beauty*“ bezeichnet in der Architektur alte, erhaltenswerte Gebäude, die leer stehen, wodurch sie vermehrt dem Verfall ausgesetzt sind. Der Titel „*awake beauties*“ sowie das Konzept beziehen sich auf dieses Phänomen, wobei die schlafenden Gebäude wachgeküsst werden.

Das vorige Kapitel befasste sich mit der aktuellen Lage und den Herausforderungen im historischen Zentrum. Die gründliche Standortanalyse sowie das Gespräch mit den Einwohnern*innen erlaubte einen Überblick über die städtebaulichen und sozialen Mängel bzw. Gegebenheiten im Gebiet., welche sich hauptsächlich durch folgende Faktoren kennzeichnen (Tab. 2):

| Städtebauliche Faktoren | Soziale Faktoren |
|-------------------------|---------------------------------|
| Kleinteiligkeit | Touristifizierung |
| Dichte | Fehlende soziale Beziehungen |
| Impermeabilität | Verschwindende Kleinunternehmen |
| Hoher Versiegelungsgrad | Nicht leistbares Wohnen |
| Fehlende Freiräume | |

Tabelle 2 Städtebauliche und soziale Faktoren

Die aufgelisteten Merkmale resultierten in Abwanderung junger Bevölkerung, aber auch in Problemen wie hohen Immobilienpreisen, fehlendem Wohn- und Lebensraum und verschwindende Traditionen. In der Zeit der Globalisierung wird jedoch die Bewahrung der Einzigartigkeit der Städte von immer höherer Bedeutung, wobei die Einwohner*innen den Kernfaktor darstellen. Wenn sie nicht Teil der Stadt sind, geht wesentliche Authentizität verloren. Ohne Authentizität ist die Anziehungskraft für Tourismus gefährdet, was in weiterer Folge Einnahmefizite verursacht. Die Herausforderung besteht darin, das Gleichgewicht zwischen Menschen, Finanzen und Stadt zu finden. Dabei ist allerdings die Effizienz der Renovierungsprojekte zu hinterfragen. Heute werden zwei Alternativen für das Problem des städtischen Verfalls angewendet: Renovierung oder kompletter Neubau nach Abriss. Da keiner davon die Lösung dringender sozialer und städtebaulicher Probleme priorisiert, entwickelte ich ein Konzept, indem das versteckte Potenzial der Ruinen ausgeschöpft und zum Vorteil der Gemeinschaft genutzt wird (s. S. 78).

AUFLOCKERUNG

Ruinen und stark degradierte Gebäude sind wertvolle, unbenutzte Flächen im dicht bebauten Stadtraum, die die geschlossene Bebauung im Laufe der Amortisierung auflockern, ohne dass zusätzliche Eingriffe (z. B.: Abriss) erforderlich wären. Die freiwerdenden Flächen ermöglichen die Ausbildung von Interaktionsräumen, wodurch der aus der Impermeabilität ergebene, lineare Bewegungsfluss unterbrochen wird und der enge Straßenraum erweitert und der Gemeinschaft zunutze wird (Abb. 53).

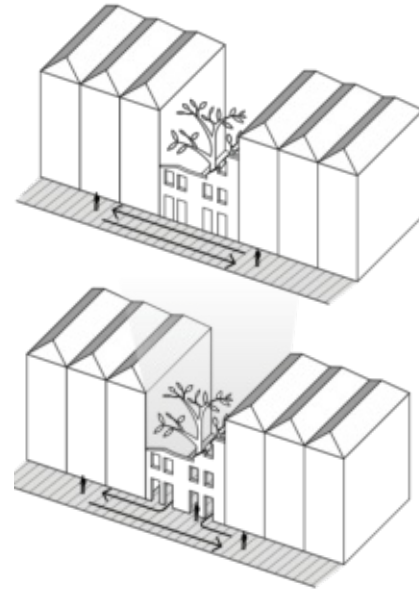


Abbildung 53 Auflockerung der Bebauung

WAS BRAUCHT DIE STADT?

Die beschädigte Bausubstanz gehört zur Stadtidentität und bezeugt über die Geschichte, daher sind die Wiederherstellung und die Verwertung als historische Architektur eine Art Verfälschung der Realität. Anstatt die Gebäudereste wiederaufzubauen, wird der Stadtraum durch die Sicherung und Aufrechterhaltung der Ruinen aufgewertet. Weiters wird jede Ruine mit einer oder mehreren der benötigten Funktionen angereichert (Abb. 54), sodass sie die mit den städtebaulichen und sozialen Faktoren korrelieren (Tab. 2).



Abbildung 54 Benötigte Funktionen

GRÜNRAUM

Des Weiteren erhält jede Umnutzungsalternative eine weitere übergeordnete Aufgabe: die Ausbreitung von öffentlich zugänglichen Grünflächen im städtischen Raum (Abb. 55).

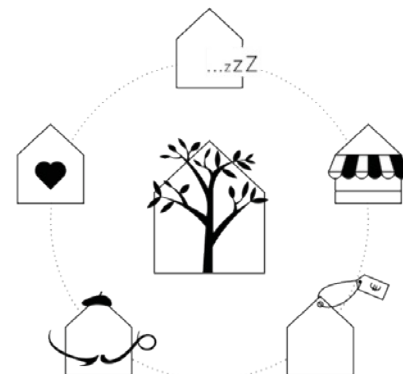


Abbildung 55 Grünraum als verbindendes Element

3.2 ANWENDUNG DES KONZEPTES

Die Verwirklichung des auf den vorigen Seiten beschriebenen Konzeptes erfordert die Überlegung genauerer Arbeitsschritte. Für das erzielte Ergebnis werden auf den folgenden Seiten vier Abschnitte beschrieben.

SCHRITT 1: Verortung der Ruinen

56 vgl.

Porto Vivo, SRU,
2010: 58

Die Anzahl ruinierter Gebäude seit 2008⁶¹ ist aufgrund der intensiven Renovierungsarbeiten um 63% gesunken, trotzdem befindet sich ein wesentlicher Teil der Gebäude immer noch in fortgeschrittenem Stadium der Degradierung oder sind bereits ruiniert. Satellitenaufnahmen aus dem Jahr 2019 und 2020 ermöglichten die exakte Verortung der Ruinen innerhalb des Stadtkerns, welche als Grundlage für die spätere Ausarbeitung der Umnutzungsszenarien dienten (Abb. 56).



Abbildung 56 Lage der Ruinen aktuell

SCHRITT 2: Umnutzungsszenarien

Bei der Festlegung der Umnutzungen sind sowohl soziale als auch wirtschaftliche Faktoren zu beachten. Durch die Entwicklung neuer Nutzungsalternativen, die neben ihrer gemeinschaftsfördernden Rolle auch als Einnahmequelle dienen, wird eine Win-win-Situation für die Stadt und ihre Benutzer*innen erzeugt. Dadurch soll der Teilnahmedrang beider Hälften an der Aktion intensiviert und der Rolle des Tourismus als Haupteinnahmequelle entgegengewirkt werden.

Als zweiter Schritt wurden auf Basis der notwendigen Funktionen (Abb. 54) im Stadtraum fünf Umnutzungsszenarien (Abb. 57) entwickelt, welche nicht nur zum Zwecke der gemeinschaftlichen Wiederbelebung erarbeitet wurden, sondern auch die Wirtschaft unterstützen sollen. Diese Szenarien werden anschließend (s. S. 85-106) anhand von Pilotprojekten ausgewählter Ruinen genauer dargestellt.

Man muss beachten, dass es sich bei den Pilotprojekten um Prototypen handelt. Die Bedingungen der Ruinen können variieren, daher soll der Entwurf auf den jeweiligen Kontext reagieren. Somit sind Anpassungen bei den Grundrissen erlaubt.



Orte für
Erholung



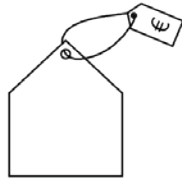
URBANE OASE



Orte für
Kleinunternehmer*innen



RUINENMARKT



Leistbares
Wohnen



VERGESSENE ORTE



Orte für
Kunst und Kultur



KUNSTFABRIK



Authentische
Treffpunkte



RUINENKNEIPE

Abbildung 57 Umnutzungsszenarien

SCHRITT 3: Funktionsverteilung

57 Diagramm basiert auf der Abbildung der Studentinnen der TU Wien: Kessler u. Schaffer 2019: 79

Jede Ruine weist unterschiedliche städtische und architektonische Qualitäten auf, somit ist essenziell, für jede Liegenschaft das auf die Gegebenheiten zugeschnittene Umnutzungsszenario festzulegen. Zu diesem Zweck wurde als nächster Schritt der strategische Umgang in Form eines Entscheidungsbaums entwickelt⁵⁷ (Abb. 56). Der Entscheidungsbaum bietet ein einfaches und effizientes Verfahren dafür, welche Strategie für die jeweiligen Ruinen angewendet werden soll. Ein entscheidender Faktor dabei ist der Zustand der Ruine, damit die Sicherheit der Besucher gewährleistet werden kann. Darüber hinaus spielen die bereits ausgewerteten städtebaulichen Faktoren wie Frequentierung, Grünflächen und Benutzer*innengruppen im Entscheidungsablauf eine besondere Rolle. Am Ende des Verfahrens können jeder Ruine eine orts- und benutzer*innenspezifische Umnutzungsalternative zugeordnet werden.

Strategische Entscheidung für die benutzer*innen- und ortsspezifische Umnutzung der Ruinen

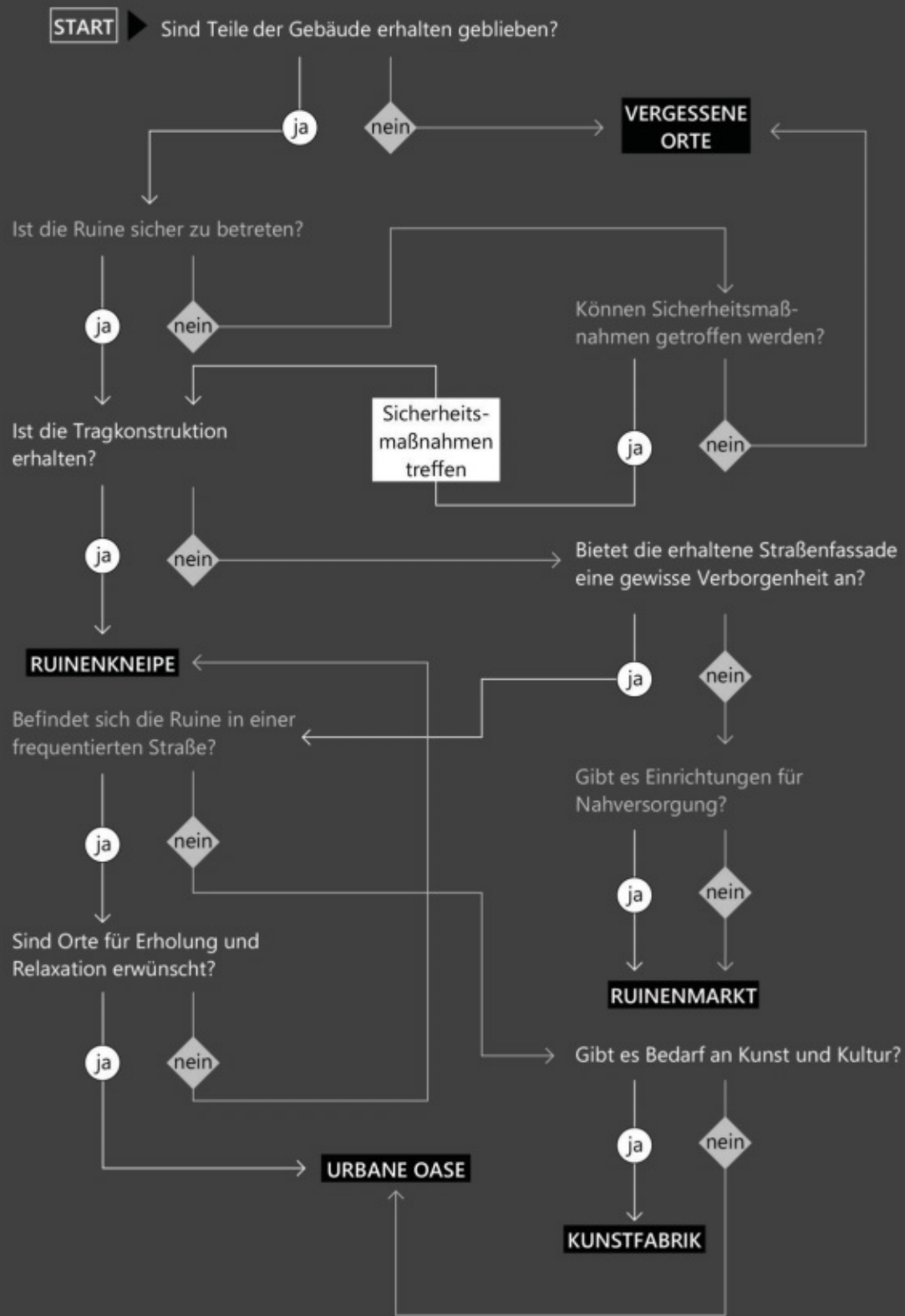


Abbildung 58 Entscheidungsbaum (In Anlehnung an: Kessler u. Schaffer, 2019: 79)

SCHRITT 4: Koordinierung

58 Porto Vivo, SRU
2010: 65

Aufgrund von fehlenden aktuellen Quellen, wird hier von Daten aus dem Jahr 2008 ausgegangen.

Auf den vorigen Seiten wurde der theoretische Umgang mit dem bestehenden Problem der Ruinen behandelt, aber die zunehmende sozialräumliche Segregation infolge Gentrifizierung erfordert tiefgreifende Änderungen nicht nur durch die Erarbeitung neuer und maßgeschneiderter Nutzungsvorschläge, sondern auch durch Reformen in der aktuellen Stadtverwaltung. Es stellt sich also die Frage: *wie ist es möglich, soziale Kohäsion in der Praxis zu erreichen?* Um die Zukunft der Stadt aktiv mitgestalten zu können basiert Mein hypothetischer Lösungsansatz auf einer Anpassung des erhaltungsorientierten und touristifizierungsfördernden Management Plans des Areals,. Das Ziel ist, ein inklusives und nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept zu schaffen, wobei die Revitalisierung über Konservierung und Tourismus hinausgeht und jede*r Akteur*in in der Gestaltung des urbanen Umfelds involviert. Diese Inklusivität wird durch Gründung der Initiative *ruínas urbanas* erreicht, die die Ruinen, in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, sichert und für die Gemeinschaft zugänglich macht. Da der Großteil der Liegenschaften sich in Privatbesitz befindet⁵⁸ (Abb. 59), was die Effektivität des Vorhabens verhindert, soll *ruínas urbanas* einen interaktiven Rahmen für den Austausch zwischen Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft gewährleisten, wodurch sowohl Privatpersonen als auch staatliche und gewerbliche Organisationen zur Nutzung der Ruinen angeregt werden sollen.

Durch die Einreichung von Online Anmeldeformularen kann sich jede*r für das Organisieren diverser Veranstaltungen in den bereits gesicherten Ruinen bewerben, ohne Eigentumsrechte zu haben. Nach Beschreibung der Kerndaten des jeweiligen Vorhabens kann der Antrag für eine Genehmigung versandt werden. Eigentümer der Liegenschaften außerhalb des Geltungsbereichs der *ruínas urbanas* können eine finanzielle Förderung für die Errichtung der Ruinen beantragen, um die notwendige Sicherheits- und Hygienevorschriften zu treffen, wenn sie die Ruinen für gemeinschaftliche Nutzung anbieten oder selbst in gemeinschaftsfördernde Orte umfunktionieren (Abb. 60). Bewerber*innen sind an den ausgearbeiteten Umnutzungsszenarien nicht gebunden. Es dürfen jede Art von Veranstaltungen stattfinden, solange diese die Stadtidentität nicht beeinträchtigen, der geltende Emissionsschutzgesetzen entspricht und Umwelt- bzw. Anrainer*innen verträglich ist.

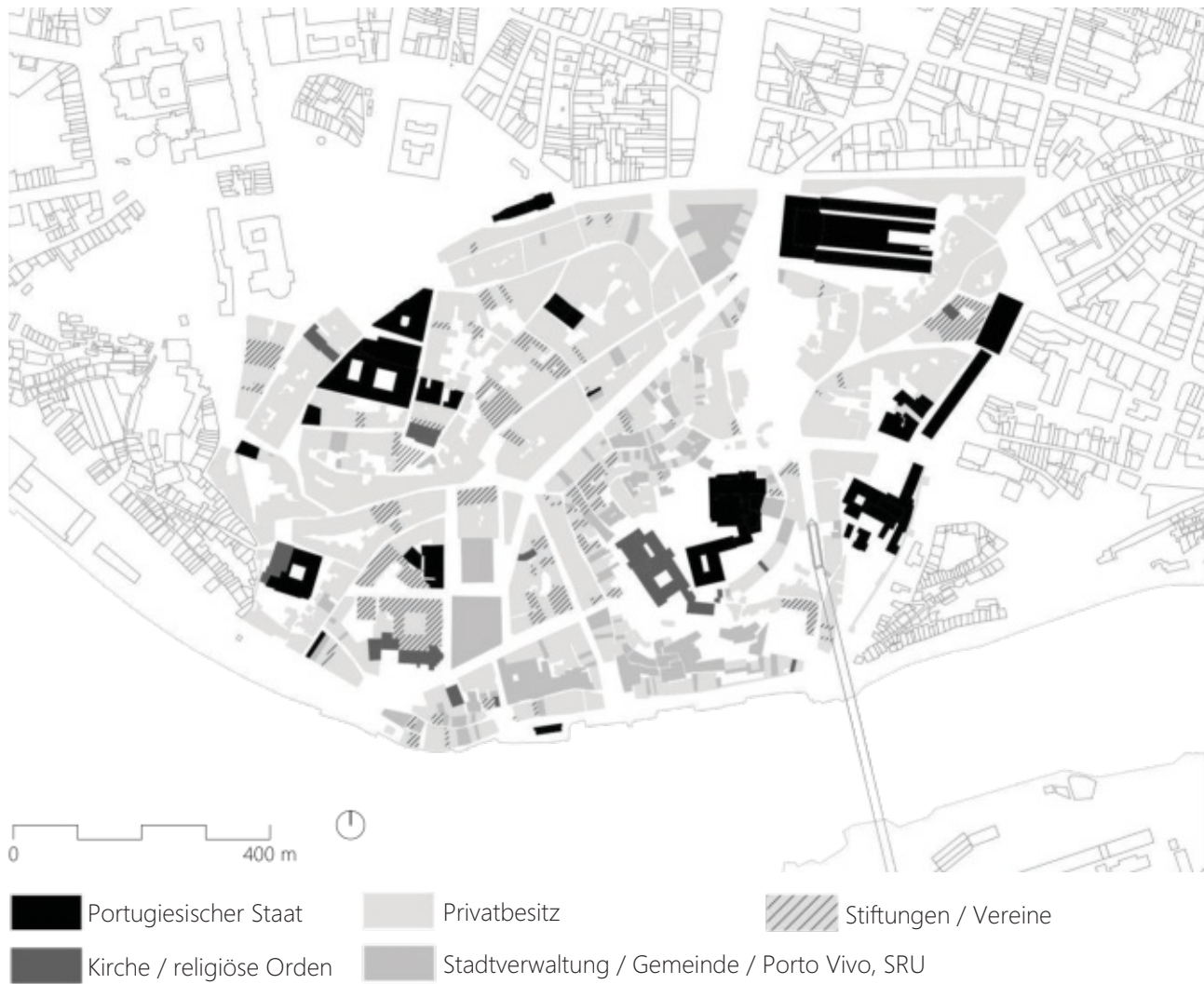


Abbildung 60 Eigentümer der Liegenschaften (In Anlehnung an: Porto Vivo, SRU 2010: 65)

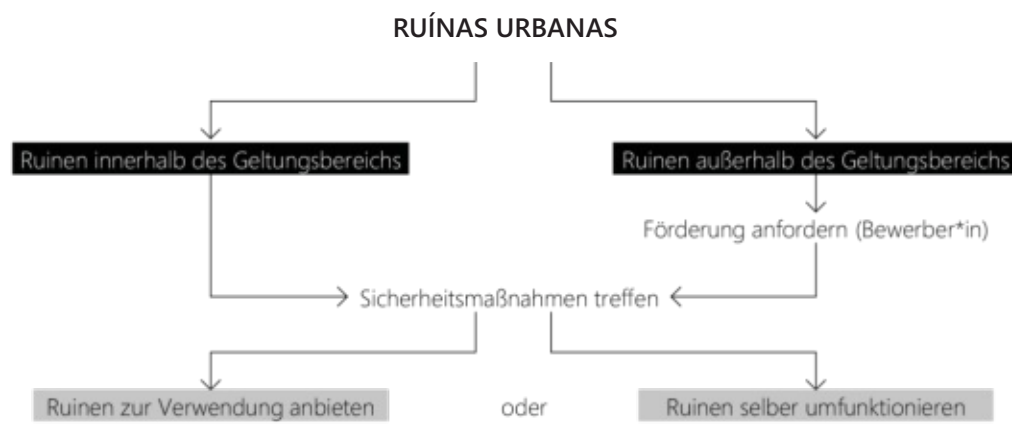


Abbildung 59 Funktionsschema der Initiative *ruínas urbanas*



Abbildung 61 Urbane Oase

3.2 URBANE OASE

BEISPIEL: RUA DOS MERCADORES 21-22.

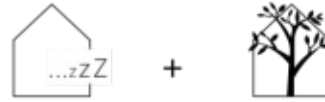


Abbildung 62 Lage des Pilotprojektes (Urbane Oase)

Um die mangelnden Grünflächen im historischen Zentrum zu kompensieren, schlägt dieses Umnutzungsszenario die Umwandlung von Ruinen zu grünen Oasen vor. Mithilfe von Pflanzenlichtern wird das Wachstum üppiger Bepflanzung gefördert und eine intime und entspannte Atmosphäre erzeugt. Um eine erhöhte Privatheit für die Nachbarschaft zu gewährleisten, wird der Zutritt mithilfe eines Codes exklusiv für Bewohner*innen erlaubt. Den Code darf jede*r mit einem Hauptwohnsitz im historischen Zentrum online bestellen und bleibt für ein Jahr gültig. Betreut wird das Grün von der Stadtgärtnerei. Die gewählte Ruine befindet sich in einer Abzweigung der vielbefahrenen Rua de Mouzinho da Silveira und soll einen Rückzugsort in der städtischen Hektik bilden (Abb. 62).



Abbildung 63 Grundriss (Urbane Oase)



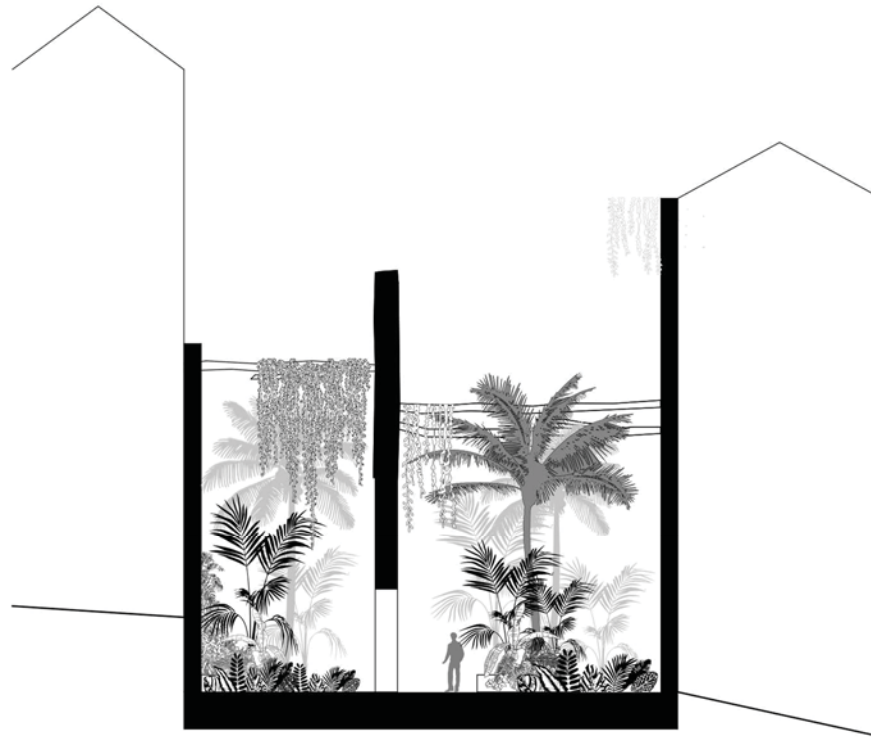


Abbildung 64 Schnitt (Urbane Oase)



Abbildung 65 Ansicht (Urbane Oase)



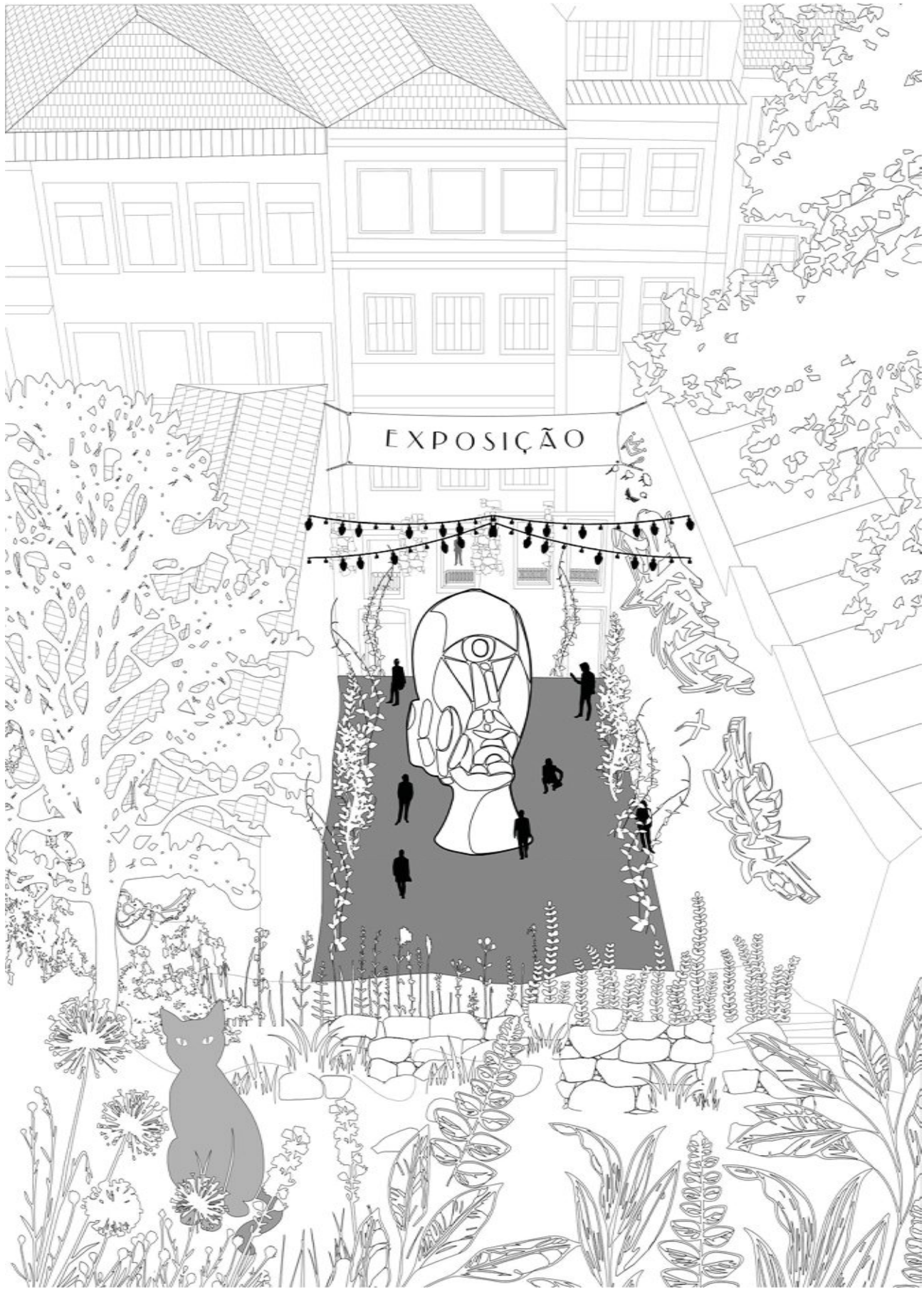
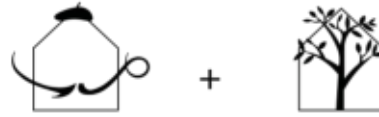


Abbildung 66 Kunstfabrik

3.3 KUNSTFABRIK

BEISPIEL: RUA ESCURA 16-22.



■ Pilotprojekt
■ HZ

Abbildung 67 Lage des Pilotprojektes (Kunstfabrik)

Kunst- und Kulturprojekte sind wichtige Impulsträger für die quartiersbezogenen Veränderungsprozesse. Gerade in einem stark diskutierten Stadtteil wie der Altstadt muss die Kunst ein sichtbarer und prägender Teil der gesellschaftlichen Prozesse werden. Beim Szenario „Kunstfabrik“ wird die benachteiligte Gegend durch die Förderung der lokalen Kunstszene aufgewertet. Künstler*innen, Kunstkollektive und -studierende sind aufgefordert, durch innovative und interaktive Installationen, Projektionen, Ausstellungen und Veranstaltungen, die Gemeinschaft zum Gespräch einzuladen und so die sozialen Beziehungen zu reaktivieren. Die gewählte Ruine (Abb. 67) demonstriert die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten der Ruinen als Podium für Kunst und Gemeinschaft.



Abbildung 68 Grundriss (Kunstfabrik)



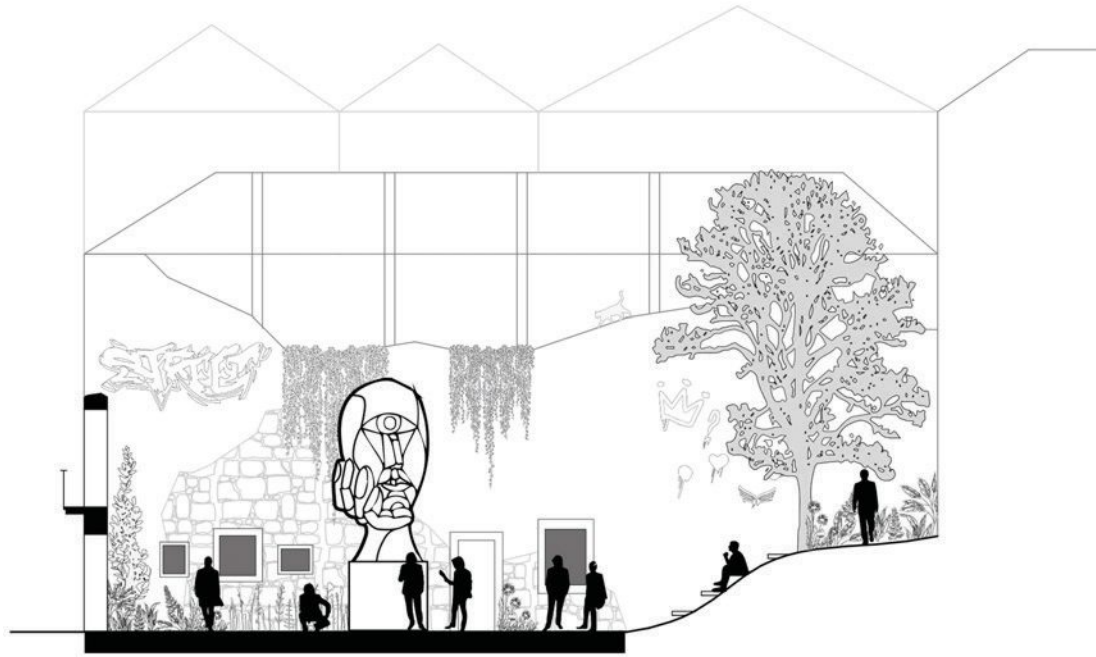


Abbildung 70 Schnitt A (Kunstfabrik)

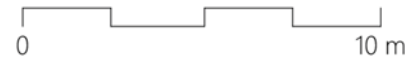


Abbildung 69 Schnitt B (Kunstfabrik)



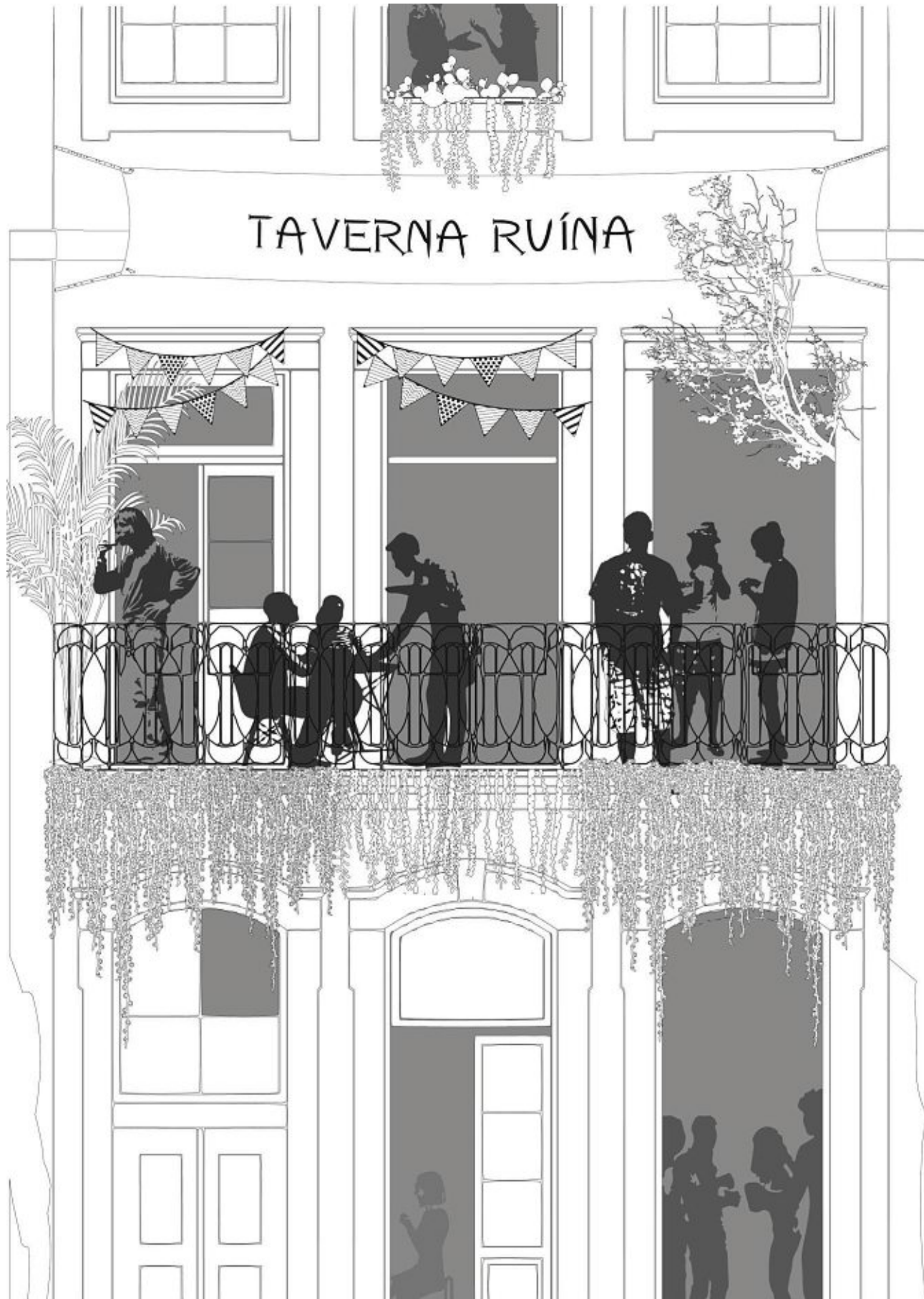


Abbildung 71 Ruinenkneipe

3.6 RUINENKNEIPE

BEISPIEL: STANDARDTYPOLOGIE



Abbildung 72 Budapester Ruinenkneipe (Foto: Fred Romero 2017; Quelle: URL 10; Lizenz: CC-BY-2.0)

Inspiration für diese Nutzung waren die budapester Ruinenkneipen (Abb. 72), die die verfallenen Gebäude der Innenstadt mithilfe wiederverwendeter Materialien zu multifunktionalen Lokalen umwandeln. Diese einzigartigen, von der *Trash-Kultur*⁵⁹ inspirierte Orte bieten nicht nur Raum für Gastronomie und Partys, sondern auch für Konzerte, Freiluftkinos sowie diverse kulturelle Veranstaltungen. Die breite Palette von angebotenen Programmen und die Einrichtung mit Patina repräsentiert die bunte Gesellschaft und bildet dadurch einen lebendigen Treffpunkt für allen ohne großen kostspieligen Aufwand.

Die Umnutzung der Ruinen Portos in dieser Form soll die Etablierung authentischer Treffpunkte innerhalb des historischen Zentrums fördern, während die Besonderheiten des Bestands erhalten bleiben. Die Anbindung der Kneipen an Gastrotouren ermöglicht die Entdeckung kulinarischer und kultureller Besonderheiten von Porto in einer authentischen Art und Weise.

59 Der Begriff *Trash-Kultur* bezeichnet künstlerische Ausdrucksformen, die als kulturell minderwertig wirken, aber das Publikum anregen und anziehen.

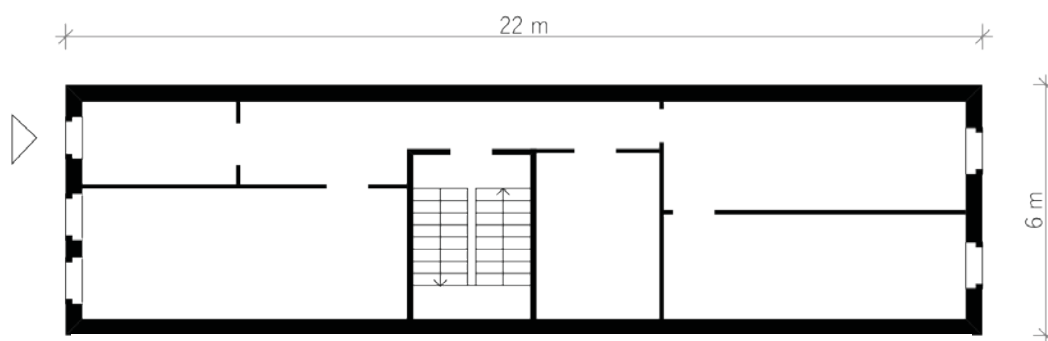


Abbildung 73 Standardtypologie

Bei diesem Umnutzungsszenario wird von einem teilweise erhaltenen Tragwerk ausgegangen. Da der Zustand jedes Gebäudes unterschiedlich ist, wird hier eine Standardtypologie (Abb. 73) mit durchschnittlichen Maßen als Grundlage genommen. Die Typologie spiegelt die wesentlichen Charakteristika der historischen Häuser, so wie die schmale Geometrie, mittig liegende Stiege, Holzbalkendecke und der französische Balkon.

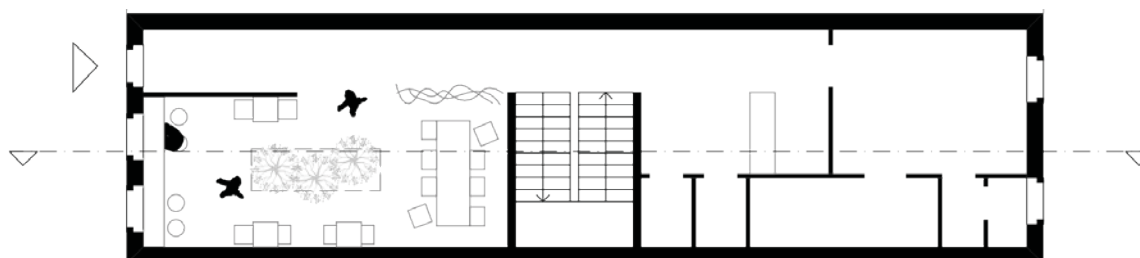


Abbildung 74 Erdgeschoss (Ruinenkneipe)

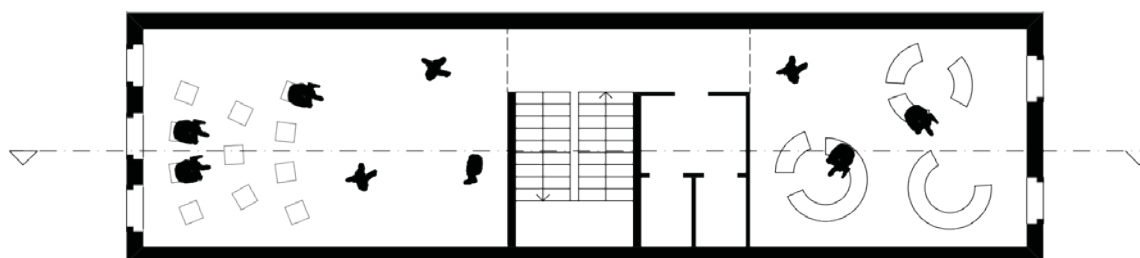


Abbildung 75 Obergeschoss (Ruinenkneipe)

Da die Holzbalkendecken in den meisten Fällen beschädigt sind, müssen zuerst die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Danach wird das Hauptaugenmerk auf die grüne Innenraumgestaltung gerichtet, wobei die offensichtlichen baulichen Mängel als ästhetischer Blickfang und als Träger für Begrünung umfunktioniert werden (Abb. 74, Abb. 75).

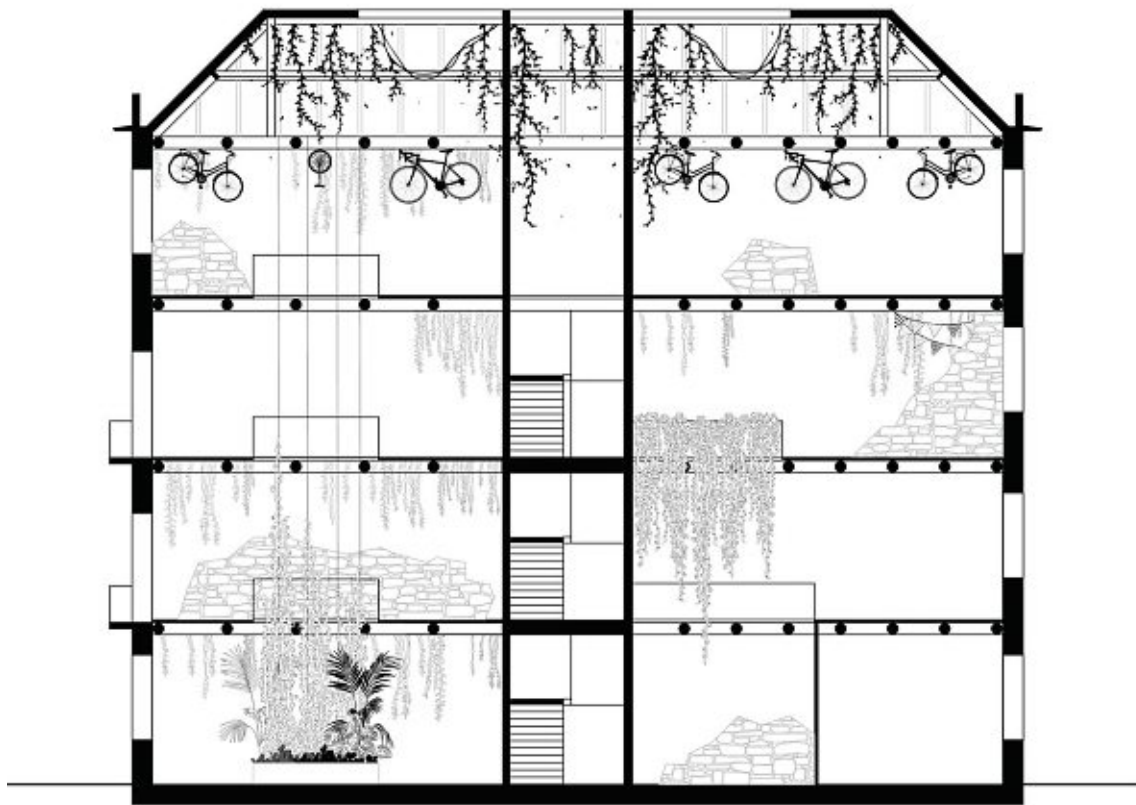


Abbildung 76 Schnitt (Ruinenkneipe)



Die fehlenden Teile der Decken ermöglichen die Ausbildung von Lufträumen, welche durch Kletterpflanzen begrünt werden können und eine Sichtbeziehung zwischen den Geschossen schaffen.

Die abgetrennten Räume des Obergeschosses bieten mehr Privatheit für besondere Veranstaltungen, wie Seminare, Ausstellungen, Aufführungen usw (Abb. 76).



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abbildung 77 Ruinenmarkt

3.7 RUINENMARKT

BEISPIEL: RUA DE SÃO JOÃO 90-94.



■ Pilotprojekt
■ HZ

Abbildung 78 Lage des Pilotprojektes (Ruinenmarkt)

Marktplätze bilden einen bedeutenden Teil der Stadtidentität. Ihre Funktion dient sowohl als Agora für die Gemeinschaft als auch als Anziehungskraft für Touristen*innen, von der auch die Nahversorger in der unmittelbaren Umgebung profitieren können. Die Umfunktionierung der Ruinen in offene Marktplätze ruft den prickelnden Charakter des Areals wieder ins Leben, indem sie die Stadtbenutzer*innen ins historische Zentrum bewegt. Weiters haben, lokale Unternehmer*innen die Möglichkeit, vergünstigte Verkaufsstellen zu mieten. Diese finanzielle Unterstützung hilft Kleinunternehmen ihre regionale Ware, auch im Hotspot der Stadt verkaufen zu können und dadurch die Essenz der portugiesischen Kultur zurückzubringen. Das Pilotprojekt dazu befindet sich in der Rua de São João 90-94 (Abb. 78).

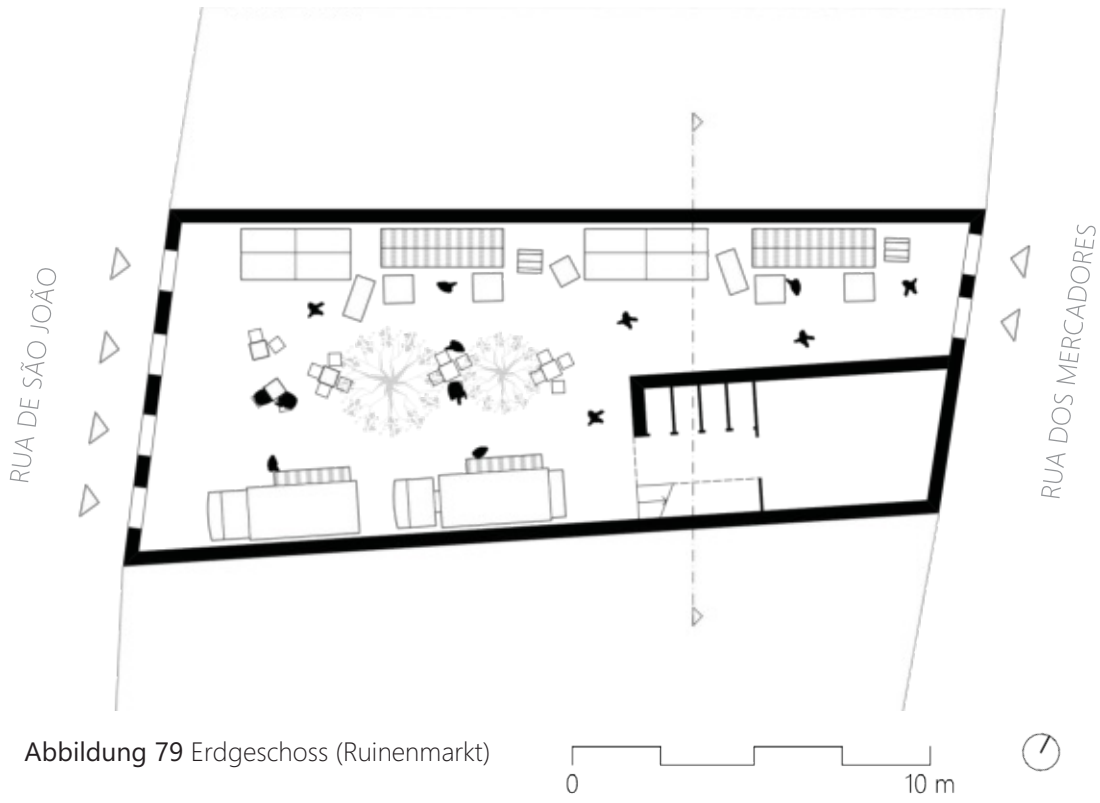


Abbildung 79 Erdgeschoss (Ruinenmarkt)

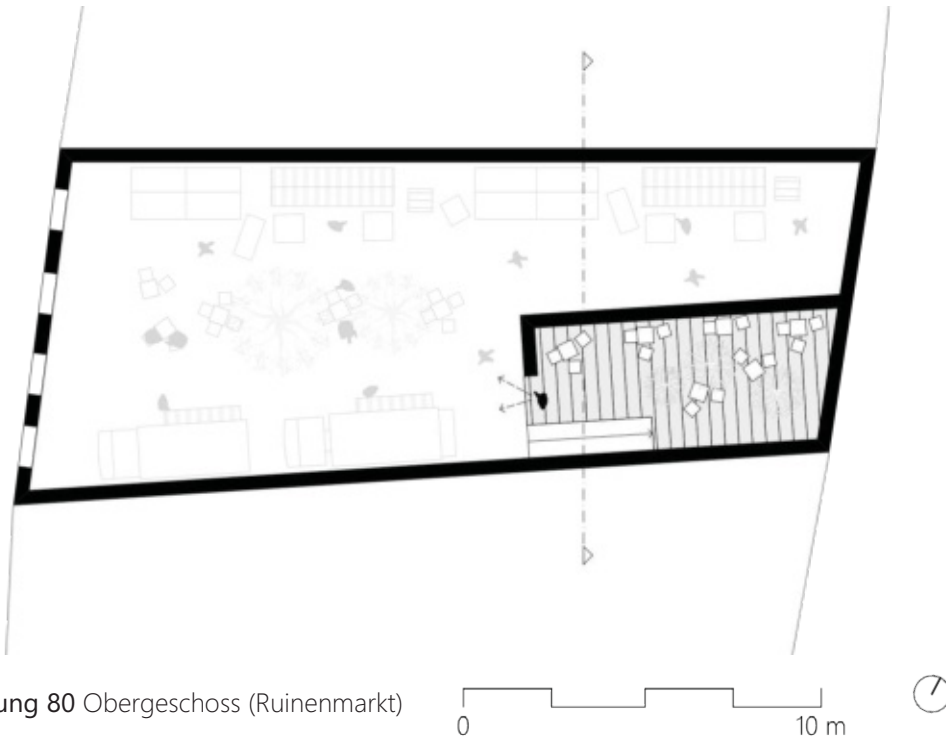


Abbildung 80 Obergeschoss (Ruinenmarkt)

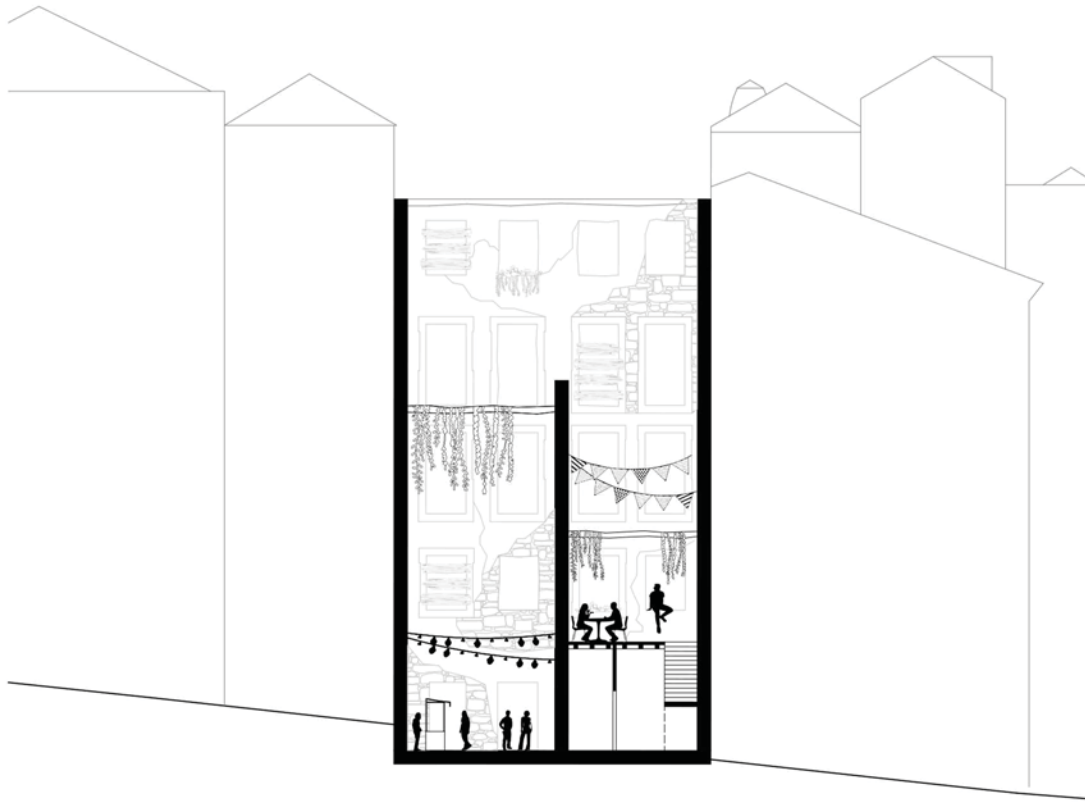


Abbildung 81 Schnitt (Ruinenmarkt)





Abbildung 82 Vergessene Orte

3.8 VERGESSENE ORTE

BEISPIEL: RUA ESCURA 51-57



Abbildung 83 Lage des Pilotprojektes (Vergessene Orte)

Komplett ruinierte, verschwundene Gebäude bieten die Möglichkeit, die freie Fläche der Zukunft zu widmen. Auf diesen Grundstücken sollen Wohnbauten errichtet werden, die in erster Linie eine gesunde Durchmischung an Benutzer*innengruppen ermöglichen. Darüber hinaus sollen die Wohneinheiten die modernen Bedürfnisse treffen, ohne dass das historische Stadtbild beeinträchtigt wird.

Mit einem Pilotprojekt auf dem Grundstück in der Rua Escura 51-57 (Abb. 83) werden die Richtlinien für Neubauten - Durchmischung, Freiflächen, natürliche Belichtung und die Beachtung des historischen Kontextes (Abb. 84) - beispielhaft dargestellt.



Abbildung 84 Zielsetzung für Neubauten

Die klassische Gebäudetypologie gilt beim Pilotprojekt in der Rua Escura als Ausgangslage für das Konzept. Die mittig liegende Erschließung teilt den Raum in zwei Bereiche und verhindert den natürlichen Lichteinfall im hinteren, von der Nachbarbebauung begrenzten Teil des Gebäudes. Durch die Verlegung der Stiege wird die Mitte des Volumens zum Zwecke der Verbesserung des natürlichen Lichteinfalls befreit und eine klare Zonierung zwischen Servicezone (Erschließung, Versorgung) und Aufenthaltsräumen geschaffen. Diese Raumkonfiguration ermöglicht bei anderen Parzellen die beliebige Streckung des Baukörpers in die Tiefe oder die Kopplung weiterer Aufenthaltsräume bei entsprechender Grundstücksbreite wie beim Pilotprojekt. Die Belichtung erfolgt in diesem Fall über die entstehenden Innenhöfe, was auch bei besonders langgestreckten Parzellen von Vorteil ist (Abb. 85).

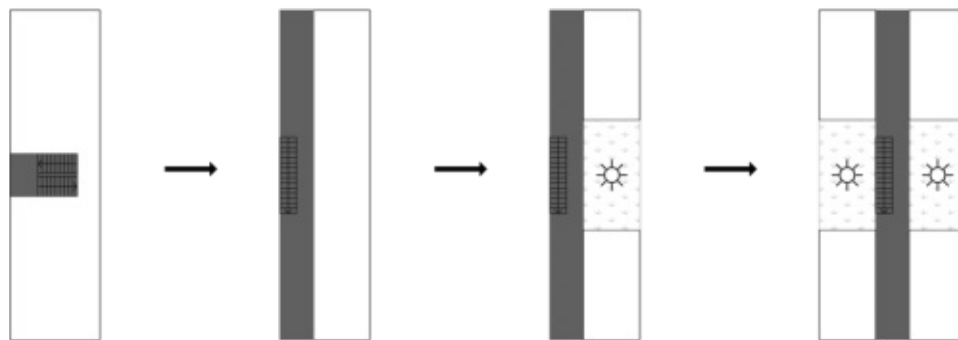


Abbildung 85 Konzept für das Pilotprojekt

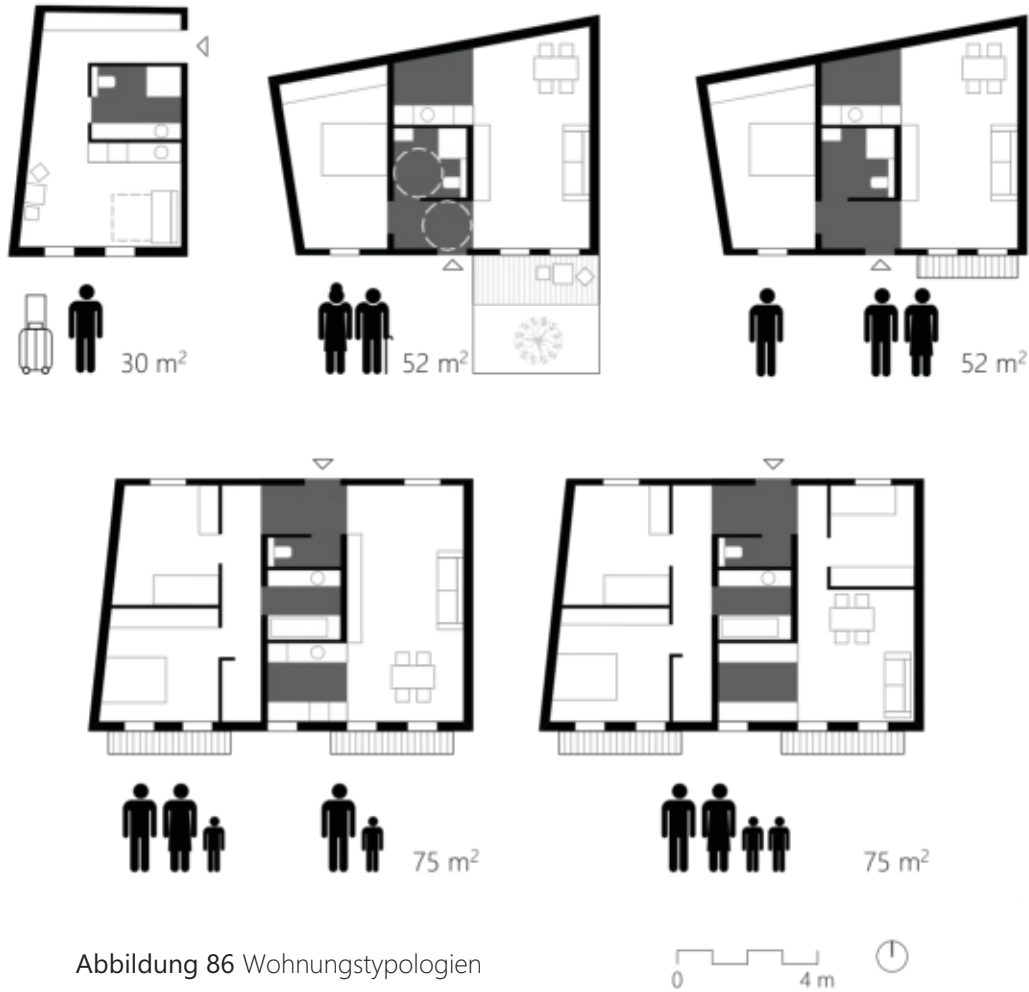


Abbildung 86 Wohnungstypologien

Im Kampf gegen Gentrifizierung ist die Schaffung des Gleichgewichts zwischen temporären und permanenten Wohnformen von besonders hoher Bedeutung. Durch die begrenzte Anzahl von temporären Wohntypologien (~25%), bleibt die restliche Wohnfläche (~75%) für Langzeitbewohner*innen, wie Familien, Lebensgemeinschaften, Einzelpersonenhaushalten oder Alleinerziehenden verfügbar (Abb. 84). Die für AirBnB oder Kurzzeitvermietung geeignete Wohnung verfügt über die kleinste Wohnfläche und ist im Erdgeschoss untergebracht, damit ein einfacher Zugang ermöglicht wird, ohne die Privatheit der permanenten Bewohner*innen zu stören. Die barrierefreie Wohnung mit Zugang zum Innenhof befindet sich ebenso im Erdgeschoss und bietet so eine entsprechende Wohnungsvariante für ältere Bewohner*innen oder für Menschen mit Behinderung.⁶⁰ In den oberen Geschossen befinden sich die Typologien für die weiteren Benutzergruppen. Jede Einheit ist nach Süden orientiert und verfügt über einen klassischen Austrittsbalkon (Abb. 86).

60 Laut portugiesischem Baurecht ist die Errichtung von Aufzügen in Wohnhäusern ab 4 Stockwerken oder ab 11,50 m Gebäudehöhe notwendig, daher wird in diesem Entwurf kein Aufzug eingeplant.

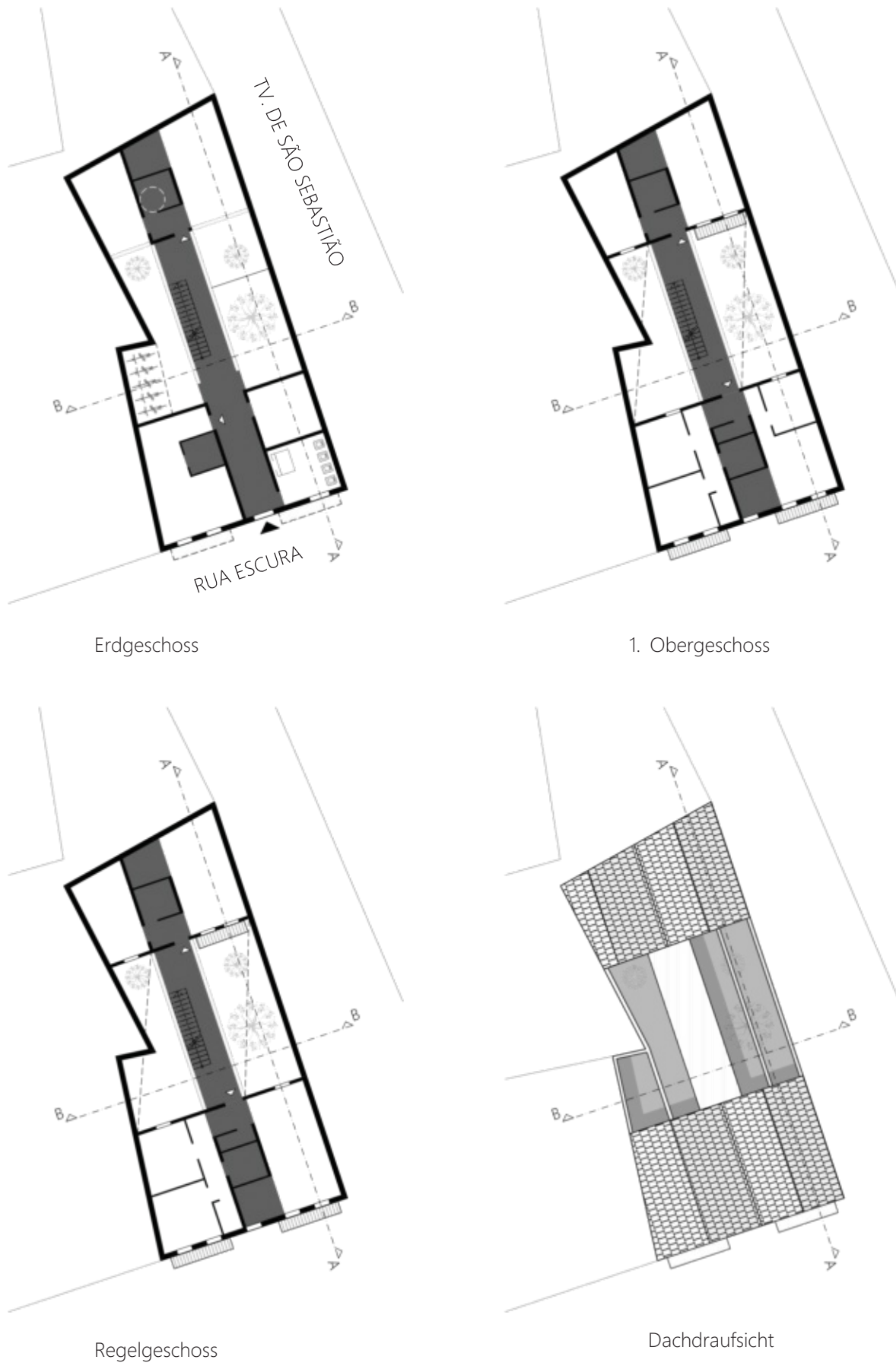


Abbildung 87 Grundrisse (Vergessene Orte)

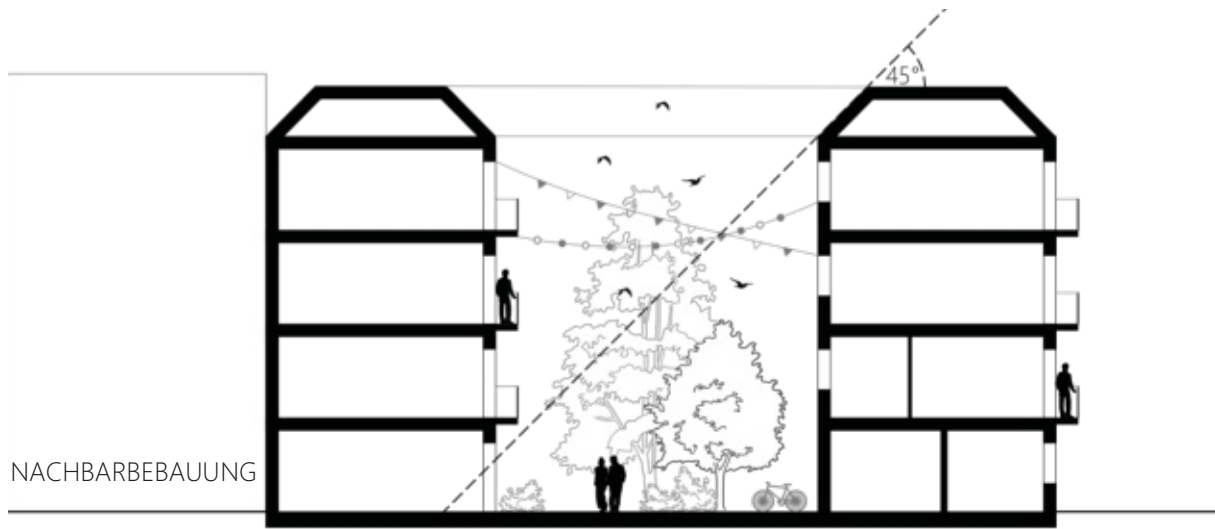


Abbildung 88 Schnitt A (Vergessene Orte)



Abbildung 89 Schnitt B (Vergessene Orte)



CONCLUSIO

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSWERTUNG

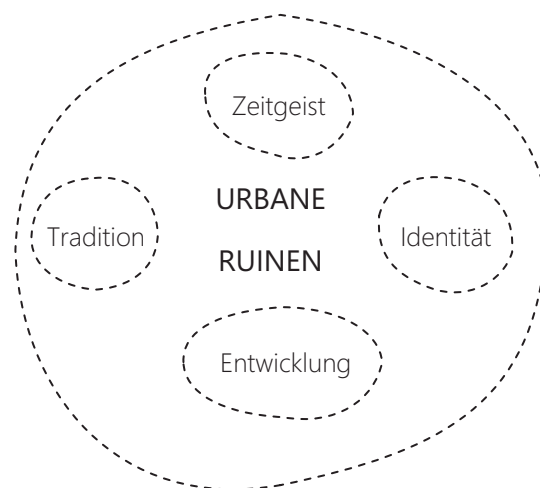
Die komplexen Strukturen der Städte entstehen durch das Zusammenspiel interdisziplinärer Komponenten. Die gebaute Umwelt ist eine der wesentlichen Faktoren, die das städtische Leben prägen. Demographische, sozioökonomische Faktoren und gesetzgeberische Entscheidungen definieren die nicht gebaute Umwelt. Aus beiden ergibt sich die Identität, die besonders in europäischen Städten oft mit der Geschichte verbunden ist. Architekt*innen sind oft gefordert, im gebauten Umfeld zu bauen oder dieses neu aufzubauen. Die Evaluierung des aktuellen Stadtentwicklungsplans Portos zeigte, dass die derzeit angewendete Planungsstrategien zwar die Bewahrung der historischen Qualitäten priorisiert, aber die Grundlage zu einer erfolgreichen Revitalisierung oft außer Acht lassen. UNESCO beschreibt dieses Prinzip folgendermaßen:

” **An integrated revitalization approach includes preservation and development: the need to improve the living conditions of the inhabitants and economic viability must be taken into account.** „ (Veirier 2008: 10)

Dieses Konzept führte in Porto zu einem Konflikt zwischen den Einwohnern*innen, die Integration und Entwicklung wünschen und der Stadtverwaltung, die die Bewahrung der Stadtidentität in der Erhaltung des materiellen Umfeldes sahen. Die strengen baulichen Vorgaben, die hauptsächlich das historische Zentrum betreffen, verursachten so die Unterbrechung der Kontinuität in der Architektur. Anstatt den Bestand als Grundlage für die Weiterentwicklung anzuwenden, werden historische Bauten mit modernen Mitteln nachgebaut. Dies schränkt nicht nur die gestalterische Freiheit der Architekt*innen ein, sondern erzeugt eine verfälschte Realität, die an der Vergangenheit festhält und die Anpassung an verändernde Stadtstrukturen ablehnt. Diese traditionsfixierte Stadtplanungspolitik stand zu Beginn des 21. Jahrhunderts vor großen Herausforderungen, als die Globalisierung auch Porto erreichte. Billigfluggesellschaften und die kulturelle Renaissance öffneten die Türen der unberührten Stadt vor internationalen Besuchern*innen. Es wurde versucht, die sich rasant verändernde soziale Struktur in das starre Stadtgefüge zu integrieren, was eine Triebkraft für die Gentrifizierung darstellt. Als Folge wurde die Authentizität Portos zum Konsumgut, welches für einen höheren Preis an die neuen

Stadtbenutzer*innen verkauft werden konnte. Der Anspruch der zunehmend ausländischen Bevölkerung an träumerisch traditionelle Wohnungsformen beschleunigte die Wiederherstellung heruntergekommener Gebäude im historischen Gebiet nach den Vorgaben des derzeitigen Stadtentwicklungsplans (PDM). Paradoxerweise wurde durch die erhaltungsorientierte Stadtplanung, den strengen Schutz der gebauten Umwelt und die Vernachlässigung der nicht gebauten Umwelt, die Umkehrung des erwarteten Ergebnisses erreicht: der Verlust der zu bewahrenden Identität.

Zum Schluss dieser Diplomarbeit wurden fünf Umnutzungsszenarien entwickelt und auf verschiedene Ruinen in der Altstadt angewendet, um zu zeigen, wie die Umwidmung verfallener historischer Architektur das urbane Gleichgewicht wiederherstellt. Denn, die Einzigartigkeit des Stadtgefüges wird nicht nur durch materielle Strukturen wie Gebäude, Plätze, Parkanlagen und Straßenräume bestimmt, sondern auch durch immaterielle Komponenten wie Einwohner*innen, Funktionen und Lebensqualität. Der Schlüssel zur nachhaltigen Stadtplanung ist, die Balance zwischen „materiell“ und „immateriell“ zu finden. Dies kann nur dann erreicht werden, wenn die integrierte Revitalisierung, Erhaltung mit sozialer und ökonomischer Entwicklung verbindet. Diese Bedingung ist grundlegend für die Stärkung lokaler Identität und für die Anziehung von Investitionen in historischen Zentren.





Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

DANKE...

OBRIGADA...

...an meine Betreuerin, Angelika Psenner für ihr großartiges Engagement, ihre hilfreichen Anmerkungen und freundliche Worte während des gesamten Arbeitsprozesses.

...an meinen Universitätskollegen, Michael Gfrerer, mit dem ich in den vergangenen Jahren an zahlreichen spannenden Projekten gearbeitet habe. Er hat meine Sichtweise auf die Architektur vervielfältigt.

...an Joana, Rita, Diogo, Sergio, Nuno, Patrícia, André und Herr Tomé, die mir erlaubt haben, Porto durch ihre Augen entdecken zu dürfen. Ihre Erzählungen waren ein Höhepunkt während meiner Forschung.

...an meine Chefs und Kollegen, mit denen ich während des Studiums gearbeitet habe. Sie haben mir eine hochwertige praktische Ausbildung ermöglicht.

...an meine Familie und Freunde für ihre unendliche Geduld und ihre motivierenden Worte.

Nicht zuletzt möchte ich meinen tief empfundenen Dank an B. dafür aussprechen, dass er mich auch in den schwierigsten Phasen unermüdlich unterstützt und inspiriert hat. Ohne dich hätte ich es nicht geschafft.

Danke an alle, die mich auf dieser Reise begleitet haben.

Obrigada a todos os que me acompanharam nesta viagem.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

BIBLIOGRAFIE

LITERATUR

- Berrance, L. (1993). *Evolução do desenho das fachadas das habitações correntes almadinas: 1774-1844*. Arquivo Histórico.
- Bertraud, A. (2005). Die ökonomische Dimension. Konservierung und Entwicklung als Gegensätze oder Konservierung als Teil der Entwicklung. *Konferenzbericht: Welterbe und zeitgenössische Architektur* (S. 23). Wien: Stadt Wien.
- CMP. (2005). Regulamento do Plano Director Municipal do Porto. Porto, Câmara Municipal do Porto. Abgerufen am 15. Mai 2020 von <http://www.feup.up.pt/>
- De Michelis, M. (2005). Die architektonische Dimension. Zeitgenössische Architektur und Hochhausbau als städtebauliche Herausforderung. *Konferenzbericht: Welterbe und zeitgenössische Architektur* (S. 41). Wien: Stadt Wien.
- de Salis Amaral, F. (2017). *O plano da Rua de São João; síntese da composição de fachadas dos eixos almadinos*.
- de Salis Amaral, F. (2018). *A relação de duas novas ruas com duas antigas defesas (do Porto)*.
- Fernandes, F. B. (1999). *Transformação e permanência na habitação portuense. As formas da casa na forma da cidade*. Porto: Publicações FAUP.
- Fernandes, J. A., Carvalho, L., Chamusca, P., & Pinto, J. R. (2018). Gentrification in Porto: problems and opportunities in the past and in the future of an internationally open city. *GOT - Journal of Geography and Spatial Planning*, 177-198.
- Ferrão, B. J. (1989). *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadás, 1758-1813: uma contribuição para o estudo da cidade pombalina*. Porto: FAUP Publicações.
- FEUP. (2004). *Estudo estratégico para o enquadramento das intervenções de reabilitação urbana na Baixa do Porto*. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto: Laboratório de Planeamento do Território e Ambiente .
- Kessler, C., & Schaffer, S. (2019). Shattered Garden. In M. Utech, *PALERMO, Urban Design Studio 2019* (S. 72-89). Wien: TU Wien, Forschungsbereich Städtebau.
- Koolhaas, R. (1994). *The Generic City*.
- Lamnek, S., & Krell, C. (2016). *Qualitative Sozialforschung*. Weinheim: Beltz.
- Lorenz, T. (2015). How a law change is helping Porto discover its revival instinct. Abgerufen am Juni 2020 von <http://www.ft.com>

- Monteiro, A., & Madureira, H. (2009). CITTA 2nd Annual Conference on Planning Research - Planning in Times of Uncertainty. *Porto - an urban area on the way to happiness*, (S. 7).
- Oliveira, V. (2015). *The urban Form of Porto*. Abgerufen am 28. 05 2020 von ResearchGate: <http://www.researchgate.net>
- Oliveira, V. (2016). *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*. doi:10.1080/02665430701738081
- Oliveira, V., & Pinho, P. (2008). Urban form and planning in Lisbon and. *Planning Perspectives*, 23:1, S. 81-105. doi:10.1080/02665430701738081
- Oliveira, V., Silva, M., & Samuels, I. (2014). Urban morphological research and planning practice: A Portuguese assessment. *Urban Morphology*, S. 23-29.
- Opium. (2008). *Porto património mundial: desenvolvimento social, económico e cultural – Diagnóstico Completar*. OPIUM. Lda. Consultors.
- Porto Vivo, S. (. (2005). *Master Plan*. Von http://www.portovivosru.pt/sub_menu_2_2.php abgerufen
- Porto Vivo, S. (. (2010). *Management Plan of Historic Centre of Porto World Heritage*. Abgerufen am 30. November 2020 von <http://www.Portovivosru.pt/>
- Porto Vivo, S. (2010). *Management Plan Historic Centre of Porto World Heritage*. Porto.
- Schütze, F. (1977). *Die Technik des narrativen Interviews in Interaktionsfeldstudien - dargestellt an einem Projekt zur Erforschung von kommunalen Machtstrukturen*. Bielefeld.
- Shan, L. (2005). Welterbe und zeitgenössische Architektur. Der Umgang mit der historischen Stadtlandschaft. *Konferenzbericht: Welterbe und zeitgenössische Architektur*. (S. 14). Wien: Stadt Wien.
- Sjoberg, G. (1960). *The preindustrial city – Past and Present*. London: Macmillan Publishers.
- Tarrafa Silva, A. (2010). *The Sustainability of Urban Heritage Preservation - The case of Oporto*. Inter-American Development Bank: Institutional Capacity and Finance Sector.
- Tarrafa Silva, A. (2011). Oporto, Portugal. In E. Rojas, & F. Lanzafame, *City development experiences in the preservation of ten world heritage sites* (S. 215-253). Inter-American Development Bank.
- Teixeira, J. J. (2004). *Descrição do Sistema Construtivo da Casa Burguesa do Porto entre os Séculos XVII e XIX. Contributo para uma história da construção arquitectónica em Portugal*.
- Teixeira, M. C. (1996). *Habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto*. Fundação Calouste Gulbenkian.

Veirier, L. (15. Januar 2008). *Historic districts for all: a social and human approach for sustainable revitalization; manual for city professionals*. Paris: UNESCO. Abgerufen am 15. Januar 2021 von <http://unesdoc.unesco.org/images/0017/001784/178420e.pdf>

ONLINE

- URL 1 <https://www.cm-porto.pt/> (Abgerufen am 15. März 2020)
- URL 2 <http://delso.photo/> (Abgerufen am 10. Januar 2020)
- URL 3 <http://www.alkevandenber.com/ilhas-of-porto---essay.html>
(Abgerufen am 10. März 2020)
- URL 4 <http://whc.unesco.org/> (Abgerufen am 18. März 2020)
- URL 5 <http://www.portovivosru.pt> (Abgerufen am 15. März 2020)
- URL 6 <https://www.ft.com/> (Abgerufen am 12. Juni 2020)
- URL 7 <https://www.auraree.com/> (Abgerufen am 12. Juni 2020)
- URL 8 <https://www.detours.pt/> (Abgerufen am 13. November 2020)
- URL 9 www.flickr.com/photos/franganillo/36952711492/ (Abgerufen am 20. Oktober 2020)
- URL 10 <https://www.flickr.com/people/129231073@N06> (Abgerufen am 24. November 2020)

STATISTIKEN

- AirDNA <http://www.airdna.com> (Abgerufen am 9. Januar 2021)
- INE Nationales Statistikinstitut
Instituto Nacional de Estatística
<http://www.ine.pt> (Abgerufen am 23. April 2020)
- Pordata <http://pordata.pt/> (Abgerufen am 24. Dezember 2020)
- DSW Deutsche Stiftung Weltbevölkerung
Datenreport 2019
<https://www.dsw.org/> (Abgerufen am 15. Januar 2021)

ABBILDUNGEN

| | | | |
|--------------|--|-------------|----|
| Abbildung 1 | Urbane Ruine | Authorin | 3 |
| Abbildung 2 | Karte von Porto aktuell | Authorin | 10 |
| Abbildung 3 | Lage der Befestigungsmauer | Authorin | 11 |
| Abbildung 4 | Neue Straßen innerhalb der Fernandina-Mauer | Authorin | 12 |
| Abbildung 5 | Planta do Bairro dos Laranjais | AMP | 14 |
| Abbildung 6 | Phasen der zweiten Stadterweiterung | Authorin | 16 |
| Abbildung 7 | Parzellierung | Authorin | 17 |
| Abbildung 8 | Gebäudehöhe | Authorin | 17 |
| Abbildung 9 | Prinzip des Fassadenrhythmus | Authorin | 18 |
| Abbildung 10 | Beispiel eines almadin'schen Balkons | Authorin | 18 |
| Abbildung 11 | Rua de São João | Diego Delso | 19 |
| Abbildung 12 | Rua do Almada | AMP | 20 |
| Abbildung 13 | Portos Stadtentwicklung 1784-1892 | Authorin | 21 |
| Abbildung 14 | Bevölkerungswachstum während der Industrialisierung | Authorin | 23 |
| Abbildung 15 | Übersicht der Planungsinstrumente | Authorin | 25 |
| Abbildung 16 | Mittelalterhaus | Authorin | 27 |
| Abbildung 17 | Fernandina-Haus | Authorin | 27 |
| Abbildung 18 | Schematischer Grundriss | Authorin | 28 |
| Abbildung 19 | Almadin-Haus | Authorin | 28 |
| Abbildung 20 | Fensterrahmen mit Glaspaneelen | Authorin | 28 |
| Abbildung 21 | Haus mit Staffelgeschoss | Authorin | 29 |
| Abbildung 22 | Ilhas | Authorin | 29 |
| Abbildung 23 | Versteckter Zugang | Authorin | 30 |
| Abbildung 24 | Grundtypen der Ilhas | Authorin | 30 |
| Abbildung 25 | Maß der Kontrolle in den verschiedenen Stadtformen | Authorin | 32 |
| Abbildung 26 | UNESCO Weltkulturerbe | Authorin | 35 |
| Abbildung 27 | Ebenen des Denkmalschutzes | Authorin | 36 |
| Abbildung 28 | Wien und Porto | Authorin | 41 |
| Abbildung 29 | Projektstandort | Authorin | 42 |
| Abbildung 30 | Bevölkerungsentwicklung der Metropolregion, der Stadt und des HZ | Authorin | 43 |
| Abbildung 31 | Mietpreise im HZ 2001 | Authorin | 44 |
| Abbildung 32 | Prozentuauer Anteil des Mieteigentums im HZ | Authorin | 44 |
| Abbildung 33 | Wohnungen mit mangelnder Gebäudeinfrastruktur | Authorin | 46 |

| | | | |
|--------------|--|-----------------------------|----|
| Abbildung 34 | Gebäudezustand | Authorin | 47 |
| Abbildung 35 | Erhaltungszustand der gebäude 2008 | Authorin | 48 |
| Abbildung 36 | Überblick der häufigsten Gebäudeschäden | Authorin / Anissa Filali | 49 |
| Abbildung 37 | Ruine | Authorin | 51 |
| Abbildung 38 | Haus fortgeschrittener Degradierung | Authorin | 52 |
| Abbildung 39 | Bevölkerungsdichte und Abwanderung | Authorin | 53 |
| Abbildung 40 | Anteil ausländischer Gäste in Touristenunterkünften | Authorin | 55 |
| Abbildung 41 | Entwicklung der Immobilienpreise 2016-2020 | Authorin | 56 |
| Abbildung 42 | Ribeira 2001 | AMP | 57 |
| Abbildung 43 | Ribeira 2018 | Detours | 58 |
| Abbildung 44 | Anzahl der AirBnB Unterkünfte 2015-2020 | Authorin | 59 |
| Abbildung 45 | Touristenhotspot in der Innenstadt | Anissa Filali | 60 |
| Abbildung 46 | Traditioneller Laden | Jorge Franganillo | 61 |
| Abbildung 47 | Supermarkt in Ribeira | Google | 61 |
| Abbildung 48 | Drogenhandel in der Altstadt | Anissa Filali | 62 |
| Abbildung 49 | Nicht barrierefreie öffentliche Treppe | Anissa Filali | 63 |
| Abbildung 50 | Nicht barrierefreie öffentliche Treppe | Anissa Filali | 63 |
| Abbildung 51 | Grünflächen | Authorin | 64 |
| Abbildung 52 | Fassadenbepflanzung | Authorin | 64 |
| Abbildung 53 | Auflockerung der Bebauung | Authorin | 76 |
| Abbildung 54 | Benötigte Funktionen | Authorin | 76 |
| Abbildung 55 | Grünraum als verbindendes Element | Authorin | 76 |
| Abbildung 56 | Lage der Ruinen aktuell | Authorin | 78 |
| Abbildung 57 | Umnutzungsszenarien | Authorin | 80 |
| Abbildung 58 | Entscheidungsbaum | Authorin | 82 |
| Abbildung 59 | Eigentümer der Liegenschaften | Authorin | 84 |
| Abbildung 60 | Funktionsschema der Initiative <i>ruínas urbanas</i> | Authorin | 84 |
| Abbildung 61 | Urbane Oase | Authorin | 85 |
| Abbildung 62 | Lage des Pilotprojektes (Urbane Oase) | Authorin | 86 |
| Abbildung 63 | Grundriss (Urbane Oase) | Authorin | 87 |
| Abbildung 64 | Schnitt (Urbane Oase) | Authorin | 88 |
| Abbildung 65 | Ansicht (Urbane Oase) | Authorin | 88 |
| Abbildung 66 | Kunstfabrik | Authorin | 89 |
| Abbildung 67 | Lage des Pilotprojektes (Kunstfabrik) | Authorin | 90 |

| | | | |
|--------------|---|-------------|-----|
| Abbildung 68 | Grundriss (Kunstfabrik) | Authorin | 91 |
| Abbildung 69 | Schnitt A (Kunstfabrik) | Authorin | 92 |
| Abbildung 70 | Schnitt B (Kunstfabrik) | Authorin | 92 |
| Abbildung 71 | Ruinenkneipe | Authorin | 93 |
| Abbildung 72 | Budapester Ruinenkneipe | Fred Romero | 94 |
| Abbildung 73 | Standardtypologie | Authorin | 95 |
| Abbildung 74 | Erdgeschoss (Ruinenkneipe) | Authorin | 95 |
| Abbildung 75 | Obergeschoss (Ruinenkneipe) | Authorin | 95 |
| Abbildung 76 | Schnitt (Ruinenkneipe) | Authorin | 96 |
| Abbildung 77 | Ruinenmarkt | Authorin | 97 |
| Abbildung 78 | Lage des Pilotprojektes (Ruinenmarkt) | Authorin | 98 |
| Abbildung 79 | Erdgeschoss (Ruinenmarkt) | Authorin | 99 |
| Abbildung 80 | Obergeschoss (Ruinenmarkt) | Authorin | 99 |
| Abbildung 81 | Schnitt (Ruinenmarkt) | Authorin | 100 |
| Abbildung 82 | Vergessene Orte | Authorin | 101 |
| Abbildung 83 | Lage des Pilotprojektes (Vergessene Orte) | Authorin | 102 |
| Abbildung 84 | Zielsetzung für Neubauten | Authorin | 103 |
| Abbildung 85 | Konzept für das Pilotprojekt | Authorin | 103 |
| Abbildung 86 | Wohnungstypologien | Authorin | 104 |
| Abbildung 87 | Grundrisse (Vergessene Orte) | Authorin | 105 |
| Abbildung 88 | Schnitt A (Vergessene Orte) | Authorin | 106 |
| Abbildung 89 | Schnitt B (Vergessene Orte) | Authorin | 106 |

BILDERVERWEISE

- AMP Archiv von Porto
 Arquivo Municipal do Porto
 <http://gisaweb.cm.porto.pt>
- Detours <http://detours.pt>