

## Um equilíbrio antigo entre urbanidade, ruralidade e mar: a cidade da Horta, Açores

### A Balance between Urban, Rural and Maritime Aspects: the City of Horta, Azores

A cidade da Horta (Faial, Açores) é um lugar cuja singularidade resulta em grande parte da escala e disposição do aglomerado urbano face aos elementos naturais e paisagísticos que o envolvem. É um lugar que ainda preserva um equilíbrio antigo entre urbanidade, ruralidade e mar. Tanto a um nível físico e geo-morfológico, como a um nível social. No plano físico, é uma cidade claramente delimitada. Apreendemo-la com um olhar. Confinada num belo anfiteatro natural, que sobe rapidamente desde a orla de mar, por uma série de linhas. Como que uma mão aberta por onde penetra a vegetação evidenciando a ruralidade. Na base, a linha de mar, a cidade histórica e a sul, confundindo-se com o limite da cidade, o porto, cuja dimensão infra-estrutural tem um significado acrescido, dado o contexto de pequena cidade insular (8000 habitantes). Significado este praticamente iconográfico, pela convergência entre a topologia e a história: a cidade derrama para o mar, todas as vistas e caminhos convergem para a baía. E o porto, num longo abraço efectuado pelo molhe novecentista, é o local de encontro, de chegada e de partida. A ligação das gentes e da economia insular ao mundo exterior. Do casario em varanda controla-se o movimento marítimo nos canais (Faial-Pico e Pico-S. Jorge) e que marca as horas do dia. Os horários das lanchas, os movimentos de cargas, os dias de ferries, o movimento dos turistas da baleação e do mergulho e as ausências da frota pesqueira. O cais é vivido intensamente e está aberto - historicamente - à cidade.

#### Cidade

O primeiro estabelecimento dos colonizadores foi no extremo norte da baía, na zona da Conceição (séculos XV e XVI). Talvez pela proximidade de água potável, pela morfologia mais dócil e pelos caminhos imediatos para o alto dos Flamengos ou para a praia do Almoxarife. A ribeira alimentava um extenso areal que se desenvolvia, para norte, nas fraldas da Espalamarca, e para sul, rumo ao Monte Queimado. Os navios ancoravam na baía e as pequenas embarcações na praia. Em dias de "mar de norte" rumavam a Porto Pim para abrigo. Indício desta "Cidade Velha" é o estabelecimento sucessivo das diversas igrejas e conventos, de norte para sul, aproximando-se gradualmente do mar e do actual porto: igreja Matriz, convento de S. João e igreja da Conceição, convento da Glória (actual Praça da Republica), colégio dos Jesuítas

Plano Geral das novas intervenções portuárias, na baía sul, a azul, novas intervenções  
General Plan of the New Port Developments, southern bay, in blue, new developments



(Município), convento do Carmo (no alto, acima dos Jesuítas), convento de S. Francisco e, finalmente, a igreja das Angústias, na base do Monte das Moças e Monte Queimado. Todos eles, excepto o Carmo, estabelecem-se num eixo longitudinal de norte para sul, desde a Conceição, passando pela Matriz e prolongando-se para sul, num eixo interior, devidamente protegido das vagas da praia.

#### Porto

Se o estabelecimento urbano tem num primeiro momento maior intensidade a norte, a atracagem seria mais natural no extremo sul da baía, recorrendo à enseada de natureza mais protegida pela elevação do Monte da Guia. A "Cidade Nova" (freguesia das Angústias), a sul, tem desenvolvimento no século XVII, momento em que a Horta, acompanhando a expansão das rotas comerciais atlânticas, se estabelece progressivamente como importante porto de escala das embarcações vindas no Novo Mundo e da Índia. Nos séculos seguintes, a intensificação do comércio marítimo atlântico viria a acentuar a vocação de escala portuária na travessia atlântica: a exportação de laranja e do vinho do Pico (século XVIII), a escala e local de baleação para as baleeiras da Terra Nova e escala e abastecimento de carvão para os vapores atlânticos (século XIX). Entrando no século XX, é efectuada na Horta a interligação de vários sistemas de cabos telegráficos submarinos (1893-1969), enlaçando África, América, Alemanha, França, Espanha, Inglaterra, Cabo Verde e Lisboa. Já em pleno século XX, os transatlânticos são avistados ao largo e a navegação aérea fará escala na Horta (hidroaviões da Lufthansa, Air France, Imperial Airways, precursora da British Airways, e Pan American). Com a revolução económica e tecnológica do pós-guerra, a vocação marítima transmite-se para a navegação de recreio, mantendo-se a Horta como local de escala a meio do atlântico (actualmente a quarta marina mais visitada do mundo), prolongando uma tradição já velha de 500 anos. Com o correr do tempo, inevitavelmente, as actividades ligadas ao porto originaram dinâmicas decisivas no desenvolvimento e crescimento urbano e, progressivamente, a cidade foi-se "desequilibrando" para sul, aproximando-se da concha do porto. Do lado oposto, a Conceição foi perdendo atractividade... Hoje, à entrada do século XXI, o porto carece de uma profunda reorganização e de rever o seu interface com a cidade.

The City of Horta (Faial, Azores) is a place whose peculiarity is largely a result of its limited size and the layout of the urban zone in relation to the natural landscape and features that surround it. It is a place that has also managed to retain the original balance between the urban, rural and maritime aspects, and it has done so not only on a physical and geomorphologic level but also from a social perspective.

From a physical viewpoint, the city is clearly defined and confined. It could be regarded as an eye. It lies in a beautiful natural amphitheatre, which rises steeply from the seashore, in a series of terraces, like an outstretched hand through which the vegetation peers, highlighting its rural nature.

The old city lies to the south, at the bottom, there being no clearly defined limit between the urban area and its port. The size and importance of the port are totally disproportionate, in view of the population of this small island city (8,000 inhabitants). Its significance is practically iconographic, in view of the convergence between the topology and history: the city spills down towards the sea, all the panoramas and the roads converge on the bay. The port, a long embrace formed by the 19th century jetty, is the meeting point, the point of arrival and departure. It is the link between the island people and their economy with the rest of the world.

The maritime movements in the channels (Faial-Pico and Pico-S. Jorge) are viewed from the verandas of this small town. They witness the arrivals and departures of the launches, the loading and unloading of the cargos, the ferry days, or the arrivals and departures of the tourists and divers and the absence of the fishing fleet. The wharf has always been a hive of activity and has historically been open to the city.

#### The City

The colonisers first settled at the northern end of the bay, in the zone known as Conceição (15th and 16th centuries). Perhaps this was prompted by the presence of drinking water, the gentler relief and the nearby paths and tracks leading up to the top of Flamengos or to the beach at Almoxarife. The sediments washed down by the river nourished an extensive beach that

Tomás Salgado  
Pedro Pinto

Por um lado, as instalações portuárias alinham-se ao longo do perímetro da baía, tendo como único percurso de ligação o próprio cais, cuja linearidade impõe uma sobreposição de funções e dificuldade a circunscrição de áreas de acesso especializado.

Por outro, urge pôr fim às deficiências de protecção e criar condições para os novos navios de passageiros.

Por fim, a amarração à cidade está sobrecarregada e desorganizada pela acumulação, num único local, de funções em excesso: estacionamento portuário e urbano, praça de táxis, acesso à actual gare, estaleiro naval, serviço ao clube naval e à marina, entrada para o porto, posto de combustível para embarcações, etc. A preponderância nítida (e natural) dos aspectos funcionais em detrimento da dimensão e qualificação do espaço público é excessiva, atendendo à importância da sua localização e aos serviços que se organizam em seu redor: gare marítima, capitania, hotel do Canal e o início da marginal, onde existem alguns dos mais importantes estabelecimentos comerciais da cidade.

### Projecto

Num primeiro momento, por razões económicas, estudaram-se várias soluções que passavam pela reorganização das várias actividades na actual baía portuária. Estes estudos vieram demonstrar que as obras marítimas a construir criariam constrangimentos operacionais no plano de água e comprometeriam o futuro desenvolvimento de actividades em expansão, como a náutica de recreio e a pesca.

Só após alguns anos de avanços e recuos se conseguiu encontrar uma plataforma de entendimento entre técnicos, administração portuária e governo regional, no sentido de explorar a expansão do porto para norte, o que implica a construção dum novo molhe de protecção numa zona com profundidades apreciáveis.

Como todas as infra-estruturas "pesadas", um molhe de abrigo é uma obra extremamente condicionada, onde as mais pequenas variações de implantação e forma carecem de verificação em modelos matemáticos complexos, que analisam o seu comportamento face aos cenários de ondulação possíveis. Por outro lado, a sua posição e geo-

ran, to the north, along the foot Espalimacã, and to the south, leading to Monte Queimado. The larger vessels dropped anchor in the bay and the small boats moored on the beach. Whenever the "North Wind" blew, they headed for Porto Pim to seek refuge. One characteristic feature of this "Old City" was the construction of many churches and monasteries, which were built running in succession from north to south, gradually getting closer to the sea and the current port: the Matriz Church, the S. João Monastery and the Conceição Church, Glória Monastery (now the Praça da Republica), the Jesuits' College (Municipal), the Carmo Monastery (at a higher elevation, overlooking the Jesuits College), S. Francisco Monastery and, finally, the Angústias Church, lying at the foot of Monte das Moças and Monte Queimado.

All of these religious buildings, with the exception of the Carmo Monastery, ran in a straight line from North to South, from Conceição, passing through the Matriz Church and extending southwards, duly protected from the waves breaking on the beach.

### The Port

Although there was greater urban development in the northern area, it made more sense for the mooring facilities to be provided at the southern end of the bay, running along the cove which received greater protection thanks to the altitude of Monte da Guia.

The "New City" (Parish of Angústias), to the south, began to expand in the 17th century, which was when Horta took advantage of the expansion of the Atlantic trade routes, gradually established itself as a major port of call for the vessels arriving from the New World and from India.

In the subsequent centuries, the great increase in Atlantic maritime trade, brought about an upsurge in the city's function as a port of call on the Atlantic crossing; the export of oranges and Pico wine (18th century), port of call and transfer point for the whalers of

Newfoundland and the place where the Atlantic steamships stopped to stock up with coal supplies (19th century). Between the turn of the century and throughout much of the 20th century, Horta became the interconnection node for several of underwater telegraph cable lines (1893-1969) linking Africa, America, Germany, France, Spain, England, the Cape Verde Islands and Lisbon.

Later on in the 20th century, transatlantic liners could now be seen at a distance and aircraft began to land at Horta (seaplanes owned by Lufthansa, Air France, Imperial Airways, the forerunner of British Airways, and Pan-American). The economic and technological revolutions that took place after the 2nd World War, brought about certain changes in the city's maritime activities, which switched to leisure in the form of cruise ships, Horta becoming a port of call for such vessels in the mid-Atlantic (currently the fourth most visited marina in the world), perpetuating an ancient tradition going back 500 years.

With the passage of time, the activities associated with the port inevitably underwent major changes affecting urban growth and development, and the city gradually found itself spilling over towards the south, getting closer to the harbour, to the detriment of Conceição at the other end, which was losing its appeal.

Now, at the advent of the 21st century, the port is very much in need of a thorough restructuring, having to make a new approach to its interface with the city.

On the one hand, the port facilities and installations run along the outer limits of the basin, the quay itself being the only route that links them; the fact that the layout is linear leads to an overlapping of functions, making the situation complicated where specialised access is required.

On the other hand, there is a pressing need to improve the deficient safety systems and create suitable conditions for the new passenger vessels.

metria levantam importantes questões paisagísticas e de desenho urbano, em particular no caso da Horta, onde a presença do novo molhe terá um forte impacto na percepção do mar, desde a orla da cidade, podendo tornar menos presente o canal e a grandiosa perspectiva sobre o vulcão do Pico.

Através de uma articulação estreita com a equipa de engenharia foi possível implantar a obra na posição urbanisticamente ideal: imediatamente a sul da ribeira da Conceição, no extremo norte da marginal. Consegiu-se, também, controlar a forma do molhe, que será lido como um gesto claro - uma marca na paisagem com uma forma intencionalmente articulada com a linha de costa e a escala da cidade - e a sua ligação à marginal, em aterro, que deixará perceber mais uma "etapa" no desenho da orla marítima.

A nova gare, mais do que um edifício, pretende ser uma linha no horizonte, um longo volume ou cobertura, a uma cota inferior ao passeio da marginal, sob a qual se organizam os espaços de apoio aos passageiros e se distribuem os circuitos funcionais de interface entre a zona urbana e a zona portuária. Procurou-se uma escala e uma linguagem à escala da paisagem e da infra-estrutura, que não proporcione a percepção de um edifício tradicional, mas antes o prolongamento da longa linha de costa.

A amarração do novo núcleo portuário à avenida marginal permitiu redesenhar a rotunda do tribunal, "terminus" da avenida marginal, alargando-a para a forma de um largo espaço plantado, que se prologa para o novo aterro portuário, aproximando-o do carácter de espaço público.

### Conclusão

A história repete-se: o porto volta a ser o motor da transformação da cidade da Horta.

Do lado norte, a localização do novo terminal marítimo terá um forte impacto urbanístico, já que milhares de passageiros passarão a chegar e a partir por esta extremidade da cidade, potenciando novos negócios e justificando novos investimentos no espaço público e privado.

Do lado sul, a saída do terminal marítimo e da zona de reparação naval, vão libertar espaço junto a terra e permitir a reconversão do Largo Manuel Arriaga numa praça arborizada, virada para o plano de água, com condições únicas para constituir um espaço público altamente qualificado, simultaneamente do porto e da cidade.

O projecto de reordenamento do porto da Horta é um caso típico de um processo de grande complexidade, com múltiplos intervenientes, técnicos e políticos, onde foi fundamental manter o discernimento e procurar o essencial, através do desenho. Um Desenho que clarifique intenções, que estabeleça relações com o existente e que perdure no tempo.

### Bibliografia

Barreira, César Gabriel. Um olhar sobre a cidade da Horta. Núcleo Cultural da Horta, Horta, 1995  
Silveira, Carlos. A Horta Antiga. Edição do Autor, Horta, 2007

Finally, the mooring area for the city is overcrowded and chaotic, because there are too many services, amenities, etc. in the same place: parking facilities for the port and the city, taxi ranks, access to the current sea terminal, shipyard, services for the nautical club and the marina, entry to the port, vessel refuelling facilities, etc. The clear priority that is given to functional aspects to the detriment of designing and qualifying public space is excessive, in view of the importance of the zone and the services that are organised in the surrounding area: the sea terminal, the harbourmaster's office, Canal Hotel and the start of the marginal avenue, where some of the most important shops and stores in the city are to be found.

### The Project

To begin with, for economic reasons several potential solutions were examined that involved a restructuring of the different activities that are carried out in the current port basin. These studies brought to light the fact that the maritime works to be constructed would impose restrictions on operations on the water surface and would jeopardise the future development of activities that are becoming increasingly popular, such as nautical sports and fishing.

Only after several years of advances and setbacks has it finally been possible to achieve some kind of general consensus between the technicians, the port authorities and the regional government, with respect to examining the possibility of port expansion towards the north, which means that it is necessary to construct a new breakwater in a zone where the depths are considerable.

As is the case with all "heavy" infrastructures, great care must be taken over the exact positioning of breakwaters, so any slight variations affecting the layout and the shape have to be tested and checked using complex mathematical models, which analyse the performance of these works in all potential wave movement scenarios. Furthermore, exactly where to construct such works and their geometry raise important aesthetic, landscape and urban planning questions, especially in the case of Horta, where the presence of a new jetty would have a major impact on the view of the sea from the city boundaries, partially obscuring the channel and adversely affecting the magnificent view of the Pico Volcanso.

After close collaboration with a team of engineers it was possible to find the optimum site from an urban planning perspective: immediately to the south of the Ribeira da Conceição, at the northern end of the marginal avenue. A decision was also reached with respect to the layout of the wharf, which would be seen as a clear feature of the landscape whose form is deliberately aligned with the coastline, linking up with the marginal avenue, which would now appear to be more like an extension to the waterfront. It is intended that the new maritime station should be more than just a building, it is to be perceived as a skyline development, a long covered creation; the roofing will serve as the support structure for the

areas used by the passengers where the functional zones for the interface between the urban zone and the port zone will be arranged. An attempt is being made for it to be a further expression of the landscape and the infrastructure that will not be perceived as a building in the traditional sense of the term, but rather as an extension of the long coastline.

The mooring facilities from the new port centre to the marginal avenue have made it possible to redesign the marginal avenue "terminus", extending it so that it forms a long tree-lined zone, which runs as far as the new port embankment, turning it into a zone that can be enjoyed by the general public.

### Conclusions

History repeats itself: once again the port has become the driving force behind the transformation of the City of Horta.

To the north, the location of the new maritime terminal will have major impact, in view of the fact that thousands of passengers will be arriving at and departing from this end of the city, encouraging new types of business and justifying new investments on both public and private land.

To the south, the relocation of the maritime terminal and the ship repair yard will free a zone close to dry land, which will make it feasible to turn the Largo Manuel Arriaga into a square lined with trees, facing the water surface, in excellent conditions for constructing a well-designed public space to be enjoyed by the port and city alike.

The redevelopment and restructuring project for the Port of Horta is a good example of an extremely complex initiative, involving many stakeholders, technical and political, where it was essential to keep discussions alive and achieve what is needed, through suitable planning and design. A design that clarifies intentions, that establishes a balanced relationship with what already exists and that proves to be long lasting.

### Horta actualmente

#### Legenda:

A- Monte da Guia (Sul),  
B- Porto Pim,  
C- Conceição,  
D- Espalimacã (Norte),  
E- Almozarife

#### Horta at present

#### Legend:

A- Monte da Guia (South),  
B- Porto Pim,  
C- Conceição,  
D- Espalimacã (North),  
E- Almozarife

