

Laura Tavares Fernandes

**PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO NA ÁREA
ENVOLVENTE AO PALÁCIO DO FREIXO**

**Trabalho de Projeto
Mestrado em Arquitetura**

SETEMBRO, 2020

Laura Tavares Fernandes

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO NA ÁREA ENVOLVENTE AO PALÁCIO DO FREIXO

Trabalho de projeto apresentado para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Arquitetura, realizada sob a orientação do Professor Joaquim Flores.

DECLARAÇÕES

Declaro que este Trabalho de Projeto é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

A candidata,

Porto, 30 de setembro de 2020.

Declaro que este Trabalho de Projeto se encontra em condições de ser apreciada (o) pelo júri a designar.

O orientador,

Porto, 30 de setembro de 2020.

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, Jeanine Mara Tavares, e ao meu pai, Lauro Santiago Fernandes, agradeço pela inspiração na profissão que escolhi e por todo o apoio que me foi oferecido para dar continuidade aos estudos em arquitetura.

Aos mestres, agradeço por toda a dedicação e ajuda neste momento tão importante.

Ao meu Professor Orientador, Joaquim Flores, agradeço os ensinamentos e toda a atenção no decorrer do ano letivo.

Ao diretor do Museu Nacional da Imprensa, Jornais e Artes Gráficas e equipe, agradeço o levantamento cedido do respectivo edifício para o desenvolvimento da proposta.

Proposta de Requalificação na Área Envolvente ao Palácio do Freixo

LAURA TAVARES FERNANDES

PALAVRAS-CHAVE: Requalificação Urbana. Freixo. Freguesia de Campanhã.

RESUMO

A presente memória de projeto tem o intuito de proporcionar uma base de pesquisas e análises a respeito da zona do Freixo, em Campanhã, que nortearão propostas de intervenções requalificadoras no contexto urbano que objetivem a melhoria dos espaços públicos bem como a articulação do sítio com as zonas adjacentes. A memória de projeto será dividida em 4 capítulos que abordarão, em sequência, o processo de evolução urbana do Freixo, que será baseado em análises cartográficas no decorrer dos anos e em leituras informativas a respeito do tema; o diagnóstico da situação atual do Freixo, abordado a partir da elaboração de mapas que sintetizarão as características principais do sítio e que posteriormente serão relacionadas com as intenções do Plano Diretor Municipal vigente da cidade do Porto e com o Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto; a busca de referenciais contemporâneos de projeto que solucionem questões similares às questões identificadas no capítulo diagnóstico; a definição de diretrizes e o lançamento de 9 projetos de requalificação no Freixo articulados e complementares entre si, explorando as características identificadas e inspirado nos referenciais de projeto apontados.

OBJETIVO DO TRABALHO DE PROJETO

Constitui objetivo geral do Trabalho de Projeto a elaboração de uma proposta de requalificação na área envolvente ao Palácio do Freixo baseada nos objetivos específicos descritos a seguir, em ordem cronológica:

- A compreensão do processo de evolução urbana do Freixo, que será alcançada a partir de pesquisas sobre os efeitos da industrialização na cidade do Porto e como estes interferem até os dias atuais no sítio ao lhe atribuir características próprias que deverão ser levadas em consideração para a proposta;
- A análise da cartografia do Porto, mais precisamente na zona do Freixo, desde 1892 até os dias atuais, no intuito de perceber a consolidação da malha urbana;
- O levantamento e síntese de mapas e demais dados a respeito da situação atual da área em estudo como identificadores das suas características principais;
- A compreensão das intenções municipais para o sítio explanadas na qualificação do solo do Plano Diretor Municipal vigente do Porto;
- A leitura do Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto e entendimento sobre os projetos e intenções projetuais de Campanhã para os próximos anos;
- A síntese de potencialidades e carências do sítio que norteará na proposição de diretrizes de projeto;
- A pesquisa de referenciais contemporâneos de projeto com soluções pertinentes às características identificadas na área objeto de estudo;
- A proposição de 9 intervenções que explorem as potencialidades, minimizem as carências identificadas e que sejam inspiradas nos referenciais de projeto anteriormente pesquisados;
- A articulação das diferentes intervenções propostas, que serão complementares entre si, com uma agenda variada que desperte interesse do público e promova maior vitalidade urbana;
- Conclusão da memória de projeto do Freixo;
- A escolha de 6 propostas a serem desenvolvidas na etapa posterior de projeto que constituam parte essencial de todo o conceito no objetivo promover a reestruturação da Zona do Freixo.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	1
JUSTIFICAÇÃO.....	3
1. CONTEXTUALIZAÇÃO.....	5
1.1 Os efeitos da industrialização no cenário das cidades e o caso do Porto	5
1.2 Enquadramento de Campanhã no Porto	9
2. DIAGNÓSTICO	21
2.1 Uso do solo	21
2.2 Cheios e vazios	23
2.3 Público x Privado.....	23
2.4 Plano Diretor Municipal do Porto em vigor.....	25
2.5 Intenções Municipais que abrangem o Freixo ..	29
2.6 A relevância do Freixo no Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto	31
2.7 Conclusão do Capítulo 2	39
3. INSPIRAÇÕES E ALTERNATIVAS PROJETUAIS.....	43
3.1 O resgate das travessias pedonais ou de público direcionado	43
3.2 Arte urbana como elemento de enquadramento visual	47
3.3 Praças urbanas em frentes ribeirinhas.....	49
3.4 Infraestruturas náuticas de recreio como sítios de convivialidade	49
3.5 Intervenções em edifícios industriais.....	53
3.6 Edifícios de estacionamento como pavilhões multiuso	55
4. AS PROPOSTAS	57
4.1 Uma ponte pela Ribeira	57
4.2 A Esplanada do Freixo	61
4.3 A praça dos Rios.....	67
4.4 A via do Palácio do Freixo	73
4.5 A Estrada Nacional 108	77
4.6 O quarteirão conectivo	81
4.7 O pavilhão multiuso.....	83
4.8 Reabilitação do Museu Nacional da Imprensa, Jornais e Artes Gráficas	87

4.9 A nova Marina do Freixo e a ponte pela cota baixa	101
CONCLUSÃO.....	105
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	107
LISTA DE FIGURAS	115
ANEXO 1 – CARTA 1954	119
ANEXO 2 – CARTA 1960.....	121
ANEXO 3 – CARTA 1962.....	123
ANEXO 4 – PLANO DIRETOR MUNICIPAL – CARTA DE QUALIFICAÇÃO DO SOLO.....	125
ANEXO 5 – PLANO DIRETOR MUNICIPAL - CARTA DO PATRIMÔNIO	127
ANEXO 6 – MAPA REDES CICLÁVEIS.....	129
ANEXO 7 – MAPA MASTERPLAN ORIENTAL A	131
ANEXO 8– MAPA MASTERPLAN ORIENTAL B	133
ANEXO 9 – MAPA MASTERPLAN ORIENTAL C.....	135

LISTA DE ABREVIATURAS

ARU - Área de Reabilitação Urbana

PDM - Plano Diretor Municipal

PARU - Plano de Ação de Regeneração Urbana

PAICD - Plano de Ação Integrada para as Comunidades Desfavorecidas

PP - Plano de Pormenor

EN108 - Estrada Nacional 108

ZEP - Zona Especial de Urbanização

INTRODUÇÃO

A qualidade dos espaços de convivialidade muito diz sobre a imagem de uma cidade e influencia não somente nas sensações e experiências dos seus habitantes como tem o poder de contextualizar um sítio na malha urbana e se caracterizar como um forte elemento de valorização do solo. Nesse sentido, é possível considerar que a qualidade de um espaço público interfere num raio muito além do seu perímetro e que, para que atue de maneira positiva, deve ser servido de respectivo planejamento, investimento, infraestrutura e manutenção.

Nos casos em que a qualidade do espaço público já compromete negativamente a qualidade do espaço privado e vice-versa, é destacada a importância de uma atuação conjunta nesses sítios que se encontram em estado depreciativo e desarticulado no cenário urbano no objetivo de reverter o atual quadro. Como exemplo, a zona de Campanhã tem sido pauta de uma série de debates e projetos nos últimos anos no âmbito social, econômico, arquitetônico e urbanístico, no intuito de mudar justamente a atual imagem negativa da Freguesia perante todo o Concelho.

Uma vez que não acompanha o crescimento da cidade do Porto no mesmo ritmo, Campanhã necessita de estímulos que promovam a sua regeneração e, partindo deste princípio, os projetos de intervenção estão espalhados por toda a Freguesia e são complementares entre si. No caso da zona do Freixo, que está situada ao Sul de Campanhã, esta corresponde a um sítio de grandes potencialidades não exploradas e atualmente carece de iniciativas municipais que impulsionem a sua valorização.

Não somente pela vista singular para o Rio Douro e pelo espaço que dispõe para intervenções, o Freixo corresponde a um sítio com vocação articuladora tanto para a estrutura interna de Campanhã como para a estrutura externa ao se caracterizar pela zona de transição entre cidade do Porto e Gondomar pelas margens do Douro.

O presente Trabalho de Projeto abordará uma Proposta de Requalificação na Área Envolvente ao Palácio do Freixo, levando em conta suas características intrínsecas, carências e potencialidades, que serão abordadas no decorrer desta memória escrita. O Trabalho de Projeto será dividido em 4 capítulos, respectivamente, que apresentarão um breve enquadramento do Freixo no contexto histórico seguido por estudos diagnósticos da sua ocupação atual e por inspirações projetuais que ocasionarão na proposição de um projeto urbano com capacidade reestruturadora do sítio.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição de uma estratégia e projeto de requalificação surge no intuito de contribuir com a qualidade de vida dos moradores do Porto. Nesse sentido, Campanhã se destaca frente às demais freguesias por estar descontextualizada com o restante do Concelho, seja no âmbito social, econômico e urbanístico, que a colocam em um patamar depreciativo e segregativo perante as demais.

No âmbito urbanístico, Campanhã atualmente conta com uma série de projetos e intenções projetuais que objetivam reverter o atual quadro da Freguesia. O Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto, que será bastante abordado nesta memória de projeto, corresponde ao documento que une todas as iniciativas para esta zona da cidade.

A partir da análise deste documento tornou-se possível estabelecer uma nova área de intervenção que, ao mesmo tempo que complementa o cardápio de projetos para Campanhã, conecta-se às demais propostas requalificadoras da Freguesia. Nesse sentido, a área envolvente ao Palácio do Freixo é destacada como uma zona de potencial reconversão, mas ainda carece de projetos em uma etapa mais avançada.

A área envolvente ao Palácio do Freixo conta com diversas potencialidades, sejam elas arquitetônicas ou ambientais, ao mesmo tempo que carece de uma envolvente estruturadora e articuladora para a zona ribeirinha. Nesse contexto, o Trabalho de Projeto é iniciado a partir de uma análise das condições urbanas atuais, identificação dos pontos de interesse e, posteriormente, o lançamento de uma proposta que traga uma melhor qualidade de vida aos habitantes de Campanhã e freguesias vizinhas.

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Para compreender situação atual da Freguesia de Campanhã e, por consequência, da zona do Freixo, torna-se necessário compreender o processo de industrialização no Porto e como este interferiu na cidade. O Século XVIII trouxe mudanças significativas ao espaço edificado que foram decisivos para a formação atual da Campanhã. Nesse sentido, a industrialização no Porto corresponde a etapa inicial de uma análise espacial do Freixo e será o pontapé para demais reflexões abordadas na presente memória de projeto.

1.1 Os efeitos da industrialização no cenário das cidades e o caso do Porto

O Século XVIII é marcado por um período de grandes avanços tecnológicos no cenário mundial: a era da mecanização e industrialização, inevitavelmente relacionada à precursão Inglesa¹ atualizou não só a forma de comercializar, como “marcou uma nova ordem econômica e social na Europa”² e nas relações humanas do cotidiano. No contexto urbano cabe ressaltar que essa nova ordem também modificou a relação da sociedade para com o uso do solo e, por consequência, o cenário urbano³, que passou a incorporar elementos fabris e ajuntamentos populacionais na paisagem edificada.

No âmbito arquitetônico, a dimensão das instalações industriais começava a destoar da escala humana e os sistemas estruturais deveriam vencer um novo programa de necessidades que incluísse o abrigo de grandes máquinas de produção industrial, ao mesmo tempo que permitisse o ajuntamento dos operadores de toda a maquinaria.

Em Portugal, o alavanque dessa modernização é mais tardio quando comparado à Inglaterra, uma vez que começa a ser datado a partir do Século XIX.⁴ Porém, apesar dos mais variados fatores que levaram o país a ter uma posição de pouco prestígio no enquadramento global da Revolução, é possível afirmar que seus efeitos no cenário urbano são notórios e interferem nas relações com o espaço até os dias atuais.

¹ CARDOSO, M. T., 2019 - *Revolução Industrial: O Debate Histórico e a Teoria Clássica da Acumulação* (Trabalho de Conclusão de Curso), Universidade Federal do Rio de Janeiro. URL: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/8978/1/MTCardoso.pdf>, último acesso 20/09/2020. p. 49

² RAMOS, F. M. A. B., 2010 - *O bairro operário de Portmão* (Dissertação de Mestrado). Universidade Aberta. p.3

³ CARVALHO, L., n.d - *Industrialização e trabalho*. URL: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/industrializacao-trabalho.htm>, último acesso 20/09/2020.

⁴ SERRANO, A. C. B., 2010 - *Reconversão de espaços industriais* (Dissertação de Mestrado). Universidade Técnica de Lisboa, p. 36.

No caso do Concelho do Porto e arredores, a modernização iniciada no Século XIX pode ser dividida em 3 momentos cronológicos de ocupação do solo. O primeiro, que corresponde ao período em que os complexos fabris foram implantados nos centros urbanos; o segundo, quando estes mesmos complexos migram para áreas mais afastadas da cidade; e o terceiro, ainda corrente, quando é reforçado o afastamento do setor da malha urbana consolidada.

Uma breve análise sobre essas três etapas distintas no Porto caracteriza-se como uma possibilidade de perceber o desempenho da regeneração urbana em cada momento. Desta forma, é cabível identificar as consequências da transição de cada etapa no objetivo de propor medidas mitigadoras que neutralizem os efeitos negativos para a cidade.

Sobre o primeiro momento da ocupação fabril, cabe afirmar que este causou consequências menos perceptíveis à paisagem atual, uma vez que centralidades urbanas possuem um maior potencial de regenerar seus espaços.

Esse fator se deve à uma questão econômica: centros urbanos nascem da facilidade que há nestes lugares para se comercializar e prestar serviços. São normalmente sítios de confluência populacional, que acabam por garantir um cenário mais próspero para atividades econômicas.

Dessa forma, a grande procura imobiliária por esses locais, devido à infraestrutura agregada e vocação para negócios, permite que centros se reinventem mais facilmente com o passar do tempo.

No segundo momento, a indústria abandona os centros e se aproxima dos sítios suburbanos⁵ e da produção agrícola da cidade. Não somente pela necessidade de mais espaço e pela questão econômica, essa migração também facilitou a logística fabril do Concelho. Nesse momento a indústria tem a vantagem em ter a produção escoada com mais facilidade para outros destinos, uma vez que está próxima de estradas e dos caminhos de ferro.

Pode-se dizer que a transição do primeiro para o segundo momento acontece de forma menos agressiva à malha da cidade. Os centros passam a incluir outras atividades e a indústria se muda para zonas de baixa densidade, com destaque para a porção Oriental.

No terceiro e – atualmente – último momento, a indústria reforça a migração para sítios estratégicos, como as proximidades do Aeroporto Francisco Sá Carneiro e do Porto de Leixões. Porém, diferentemente da primeira transição, a segunda é mais danosa ao

⁵ MAGALHÃES, M. M. A., 1988 - *A indústria do Porto na primeira metade do século XIX*. Revista da Faculdade de Letras – Geografia. p. 127. URL: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/8974/2/1550.pdf>, último acesso em: 20/09/2020

cenário da cidade no caso de não existir uma política mais atuante na reconversão desses espaços substituídos, como é o caso da zona Oriental do Porto.

Ao contrário dos centros urbanos – que possuem alta densidade e vocação econômica para diversas atividades – a porção Oriental pouco desenvolveu essa variedade de atrativos. E as consequências dessa transição foram ainda mais delicadas: sem fábricas, a classe operária também migra para novos pontos e essas zonas passam a refletir as facetas da segregação urbana, a incluir a desvalorização imobiliária, baixa densidade populacional e o abandono pelas autoridades públicas.

É possível que, levando em consideração a morfologia urbana do Concelho e a invariável mutação de necessidades do ser humano, esses 3 momentos correspondam apenas a uma fase inicial de um processo (talvez) infinito de avanços tecnológicos futuros com a missão de garantir as novas demandas populacionais.

1.2 Enquadramento de Campanhã no Porto

A zona do Freixo está localizada a Sul de Campanhã – Freguesia mais Oriental do Porto – e possui seus limites físicos demarcados, a Leste, pelo Município de Gondomar e, a Sul, pelo Rio Douro. Pode ser considerado que esta zona sofre forte interferência da hidrografia do Concelho uma vez que, além do Rio Douro, é caminho dos Rios Tintos e Torto, cujos vales férteis garantem a vocação agrícola que pode ser notada até a atualidade. Ainda, no âmbito econômico, a relação da zona do Freixo com o Rio Douro possibilitou, ao longo do tempo, o desenvolvimento do comércio fluvio-marítimo e também a pesca⁶.

É neste sítio onde está situado o Palácio do Freixo que, desde meados do século XVIII se destaca na paisagem com um traçado imponente barroco, sendo classificado, desde 1910, como Monumento Nacional.⁷ Desde sua concepção, o Palácio acompanha mudanças bastante significativas na sua envolvente que, inicialmente agrícola e destinada à quintas de recreio, sofre com os efeitos da industrialização a partir do Século XIX.

As intervenções urbanísticas a partir da segunda metade de 1800, com destaque à inauguração da linha do Minho, a ponte Maria Pia, a Estação Ferroviária de Campanhã, o

⁶ SAMPAIO, M. L, n.d. - *Cem anos de história da Indústria na rua do Freixo – Campanhã*.p. 746. URL: https://www.researchgate.net/profile/Maria_Da_Luz_Sampaio/publication/340489073_Cem_Anos_de_Historia_da_Industria_na_Rua_do_Freixo_-_Campanha/links/5e8cafdba6fdcca789fdce7a/Cem-Anos-de-Historia-da-Industria-na-Rua-do-Freixo-Campanha.pdf, último acesso: 20/09/2020.

⁷ Idem – p. 747

Plano de Melhoramentos, os novos arruamentos e o conseqüente êxodo rural⁷ ocasionado pela oferta de oportunidades, trouxeram à Campanhã o caráter inicialmente industrial que pode ser percebido até os dias atuais.

A cartografia de 1892, elaborada pelo militar Teles Ferreira⁸, ilustra em suas cartas o Freixo neste período como uma zona de ocupação de baixa densidade, conforme pode ser visualizado na Figura 1. É possível observar que, às margens do Rio Douro e do Rio Tinto são desenvolvidas atividades industriais marcadas pelas edificações de dimensões consideráveis similares à estrutura de armazéns. Na cartografia também é percebido o traçado viário principal estabelecido pela Rua do Freixo que, em suas proximidades favorece o acesso e o conseqüente adensamento pontual marcado pelas edificações em banda de pequeno porte, possivelmente atribuídas às residências e pequenos comércios. O vale do Rio Torto que, até o momento não se encontra edificado, indica a atribuição agrícola nesta fértil porção.

Nesse sentido, é possível considerar que, em 1892, o Freixo possuía 4 tipologias de uso do solo, respectivamente: a industrial, às margens dos Rios Douro e Tinto e possibilitada pelo Rua do Freixo; residencial e comercial, ao longo da Rua do Freixo; e agrícola, principalmente no vale do Rio Torto.

Os anos seguintes foram marcados por uma ocupação industrial crescente, podendo ser percebido, na Figura 2, que corresponde a uma imagem aérea de 1939, um adensamento expressivo, principalmente nas margens do Rio Tinto, com indústrias em variados segmentos, a se destacar fundição de ferro, espelhos e molduras, algodão, armazém de vinhos e moagem⁹.

⁸ A planta topográfica da Cidade do Porto em 1892 foi "encomendada pela Câmara Municipal do Porto com a finalidade de servir como instrumento de planeamento urbanístico, é considerada o primeiro levantamento cartográfico científico que disponibiliza um retrato rigoroso da cidade no final do século XIX. "

⁹ ARQUIVO MUNICIPAL DO PORTO, 1940 - *Fotografia aérea da cidade do Porto: 1939-1940: fiada 26 n° 624*. URL: <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/589737/?q=freixo+1939>, último acesso em 20/09/2020.



Figura 1 - Carta Topográfica de Teles Ferreira para o Freixo em 1892, União das quadrículas, 396, 413 e 414. Fonte: ARQUIVO MUNICIPAL DO PORTO. URL: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>, último acesso em 20/09/2020.



Figura 2 - Imagem Aérea do Freixo em 1939. Fonte: ARQUIVO MUNICIPAL DO PORTO, 1940 - *Fotografia aérea da cidade do Porto : 1939-1940 : fiada 26, n.º 624.* <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/589737/?q=freixo+1939>, último acesso em 20/09/2020.

1960 se diferencia, sobretudo, pelo traçado do sistema viário, onde nota-se um arruamento mais expressivo na Avenida de Paiva Couceiro e na atual Estrada Nacional 108. O percurso de estradas mais antigas, como a Rua do Freixo é, em sua maioria, mantido, porém com menor relevância quando comparada ao passado. Na altura, investimentos urbanos relacionados ao sistema viário estavam em evidência e já eram pauta desde 1954, no Plano Regulador da Cidade do Porto elaborado pelo engenheiro Almeida Garrett.^{10 11}

A revisão do Plano Regulador em 1962 pelo francês Robert Auzelle direcionou a cidade para uma nova escala de planeamento urbano. "Auzelle dá continuidade do Plano de Almeida-Garrett"¹² ao investir nas conectividades viárias do Porto e, influenciado pelas diretrizes da Carta de Atenas¹³, aplica os conceitos de setorização da cidade, que passa a ser dividida em zonas residenciais, comerciais, industriais, entre outras.

O Plano Auzelle confere à zona do Freixo o uso industrial, que reforça a vocação do sítio para este tipo de atividade econômica e ajudou a estabelecer, até os dias atuais, a imagem urbana da zona.

No Século XX e começo do Século XXI, o Freixo passa a sofrer intervenções projetadas pelo arquiteto Fernando Távora que, através da APOR (Agência para a Modernização do Porto SA)¹⁴, atualizou a projeção da ocupação urbana da zona ao repensar a sua hierarquia viária. A partir dos anos 2000 é possível perceber o desvio da atual Estrada Nacional 108 (EN108), na Avenida Escritor Costa Barreto (via de acesso ao Palácio do Freixo), para um trecho do antigo traçado da Rua do Freixo.

¹⁰ "O Plano Regulador aprovado em 1954 constituiu o primeiro exercício exaustivo de planeamento da cidade. Os principais objetivos deste plano eram a resolução das ligações oriental-ocidental - deixando de fora o centro comercial da cidade e o tecido medieval -, e a divisão da cidade em cinco tipos de área: a residencial, a rural particular, a verde e o espaço público e industrial."

¹¹ PORTO, 2018 - *Plano Regulador da Cidade do Porto*. URL: https://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-regulador-da-cidade-do-porto-1947-1952, último acesso em 20/09/2020.

¹² PORTO, 2018 - *Plano Diretor Cidade do Porto, 1962*. URL: https://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-diretor-da-cidade-do-porto-1962, último acesso em 20/09/2020.

¹³ JUNCAL, M., 2012 - *Robert Auzelle e o urbanismo francês dos meados do século XX no "Plano Diretor da Cidade do Porto" de 1962*. p. 62. URL: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9962.pdf>

¹⁴ SIZA, R., 1999 - *Revolução para 2001*. URL: <https://www.publico.pt/1999/03/10/jornal/revolucao-para-2001-130676>, último acesso em 20/09/2020.

O projeto de Távora para o Freixo, além do desvio da Estrada Nacional 108 e do restauro do Palácio do Freixo, também incluía outras intervenções arquitetônicas e urbanísticas nas imediações do Palácio do Freixo. O projeto vinculado à proposta final foi resultado de algumas intenções polêmicas, a saber, destacar a implantação de um novo equipamento museológico de escala considerável, o Pavilhão das Descobertas, e que se contrapunha à monumentalidade do Palácio do Freixo.

Fernando Távora, na busca pela valorização patrimonial arquitetônica e a sua respectiva articulação, propunha a releitura de um eixo barroco ao conectar visualmente o novo Pavilhão das Descobertas ao Palácio do Freixo a partir da simetria e de elementos paisagísticos que explorassem a qualidade das novas perspectivas. O projeto incluía a demolição do edifício centenário fabril contíguo ao Palácio do Freixo que, em 1858, foi construído para abrigar uma “moderna fábrica de máquinas à vapor, a Fábrica de Sabões e Sabonetes do Freixo”¹⁵ que hoje sedia o Museu Nacional da Imprensa.

¹⁵ PORTO DE ANTANHO, 2016 - *Freguesia de Campanhã, Freixo e Palácio do Freixo*. <http://portodeantanho.blogspot.com/2016/12/continuacao-16.html>, último acesso em 20/09/2020.

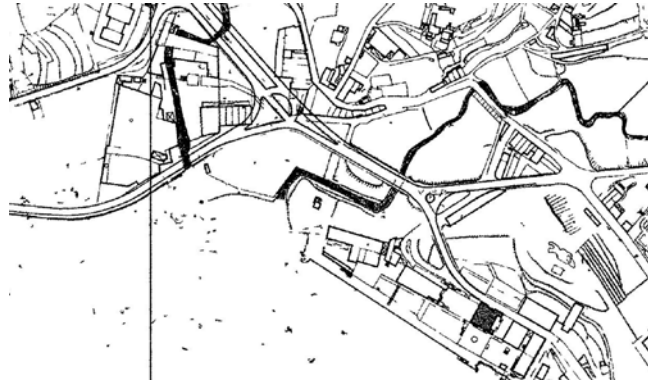


Figura 3 - Recorte da Cartografia de 1960 do Porto. Fonte: ARQUIVO MUNICIPAL DO PORTO.
<http://gisaweb.cm-porto.pt/>



Figura 4 - Recorte da Cartografia de 1962 do Porto. Fonte: ARQUIVO MUNICIPAL DO PORTO.
<http://gisaweb.cm-porto.pt/>



Figura 5 - Terceira Fase da Evolução do Projeto de Fernando Távora para o Freixo. Fonte:
FERNANDAS, F.; CANNATA, M., 2002 – *Formas Urbanas – Urban Shape*. Concreta: ASA.

Távora também propunha a criação de uma área verde no encontro dos Rios Tinto e Torto com o Rio Douro. A área verde teria seu acesso a partir do jardim entre Palácio e ao Pavilhão, configurando o caráter semi-público aos usuários.

Contudo, o projeto foi parcialmente executado e teve seus componentes mais relevantes deixados para segundo plano. O Pavilhão das Descobertas não foi construído e a antiga edificação fabril centenária do Museu Nacional da Imprensa permaneceu. O jardim barroco que marcaria o eixo Palácio-Pavilhão e a proposta de um parque de estacionamento não ocorreram, e a área verde foi executada parcialmente.

Existem traços, no entanto, de alguns elementos da proposta de Távora que hoje compõem o cenário do Freixo e que são, nomeadamente: uma ponte sobre o Rio Torto, que faria a ligação com a área verde proposta; muros que isolam a área verde do sistema viário; a marcação do acesso que conecta a EN108 ao Palácio do Freixo, com a Fonte da Pousada e respectiva paginação de piso; o restauro bem sucedido do Palácio do Freixo que hoje funciona como hotel.

Se, por um lado, a proposta de Távora para a área envolvente ao Palácio do Freixo fosse executada em sua totalidade, hoje comporia o cenário urbano uma edificação de caráter monumental e arquitetura referência para cidade do Porto, com potencial catalisador e reestruturador do uso do solo de Campanhã, o Pavilhão dos Descobertas. O jardim que enquadraria o Palácio do Freixo e o Pavilhão configuraria um novo ponto turístico da cidade e um novo sítio de convivência de qualidade para moradores e visitantes.

No entanto, a execução parcial de toda a intenção transmite outra impressão ao público. A implantação incompleta da área verde, que conta com elementos pontuais do projeto como a ponte pedonal sobre o Rio Torto e o muro limite com a EN108 acabaram por trazer novas questões urbanas perceptíveis no enquadramento atual do Freixo até os dias atuais.

O cenário urbano de 2020 tem em sua composição atual elementos capazes de identificar os diferentes períodos das intervenções diretas na zona do Freixo: o Palácio do Freixo, assinalando o Século XVIII, os edifícios industriais, a destacar a Fábrica de Moagens Harmonia e a Fábrica de Sabões do Freixo, do século XIX, o sistema viário de Auzelle, datando o Século XX, e as intervenções de Fernando Távora, no final do Século XX ao começo do Século XXI. Como intervenção mais recente poder ser considerado o novo passeio entre Freixo e Gondomar, inaugurado em 2020.



Figura 6 - Ponte sobre o Rio Torto. Fonte: Acervo Pessoal.

Figura 7 - Muro entre a Estrada Nacional e Área Verde. Fonte: Acervo Pessoal.



Figura 8 – Fonte da Pousada. Fonte: Google Maps

Figura 9 - Palácio do Freixo. Fonte: Pousada Palácio do Freixo.
<http://www.pousadapalaciodefreiro.com/pt/>



Figura 10 - Museu Nacional da Imprensa. Fonte: PATRIMONIO CULTURAL – REPÚBLICA PORTUGUESA. *Museu Nacional da Imprensa*. <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/museus-e-monumentos/rede-portuguesa/m/museu-nacional-da-imprensa/>

A situação do ano corrente será melhor analisada no próximo capítulo, nomeado “Diagnóstico” e abordará questões atuais do Freixo e projeções de ocupação para os próximos anos.

2. DIAGNÓSTICO

Constitui o capítulo denominado “Diagnóstico” a elaboração de mapas que ilustram a situação atual da zona do Freixo e a síntese do conteúdo coletado. Os mapas auxiliarão na percepção do espaço e dividem-se em análises sobre uso do solo, cheios e vazios e público e privado. Uma posterior análise das intenções existentes para a zona do Freixo, extraída a partir da consulta do Plano Diretor Municipal do Porto e do Masterplan Estratégico da Zona Oriental, nortearão a identificação de características, potencialidades e carências que serão abordadas, exploradas e corrigidas na etapa final que corresponde à proposta de requalificação.

2.1 Uso do solo

O atual uso do solo na zona do Freixo pode ser considerado resultado, principalmente, do processo de ocupação industrial e das conseqüentes intervenções na malha viária a partir do processo de industrialização em Campanhã. É percebido, no percurso da Estrada Nacional 108, uma maior expressividade de atividades no âmbito comercial e de serviços. Essa situação ocorre devido a vantagem que há em estruturar equipamentos comerciais nas margens de vias de alto movimento e rotatividade, onde há garantia de visibilidade e acessibilidade.

As ocupações de carácter residencial aparecem, na área objeto de intervenção, no vale entre os rios Tinto e Torto e são predominantemente construções unifamiliares de até 2 pavimentos (1). O acesso para este setor bem definido no mapa é feito, basicamente, pela Rua do Freixo (2), que atualmente divide sua relevância no contexto conectivo da porção Sul de Campanhã com a Avenida Paiva Couceiro e a EN108 (3).

A área em estudo abrange 2 edifícios de carácter institucional. Trata-se da “Eletricidade de Portugal” (4), na rua do Freixo, e o Museu Nacional da Imprensa (5), às margens do Rio Douro. O primeiro não possui acesso ao público enquanto que o segundo, apesar de se constituir de uma instituição privada, é de acesso ao público e promove atividades de cunho cultural com exposições, workshops e eventos.

Pode ser considerado que a zona ribeirinha corresponda ao sítio que mais promove a variedade de usos. A direita do Museu Nacional da Imprensa (5) há o Palácio do Freixo (6), Monumento Nacional que é ocupado como hotel, portanto é classificado como de uso turístico e, a esquerda, a Marina do Freixo e o Restaurante da Marina (7), de uso de prestação de serviços e restauração.

No sítio em questão é identificado um antigo edifício industrial que se encontra em estado de ruínas (8) e que ilustra uma realidade bastante comum na freguesia de

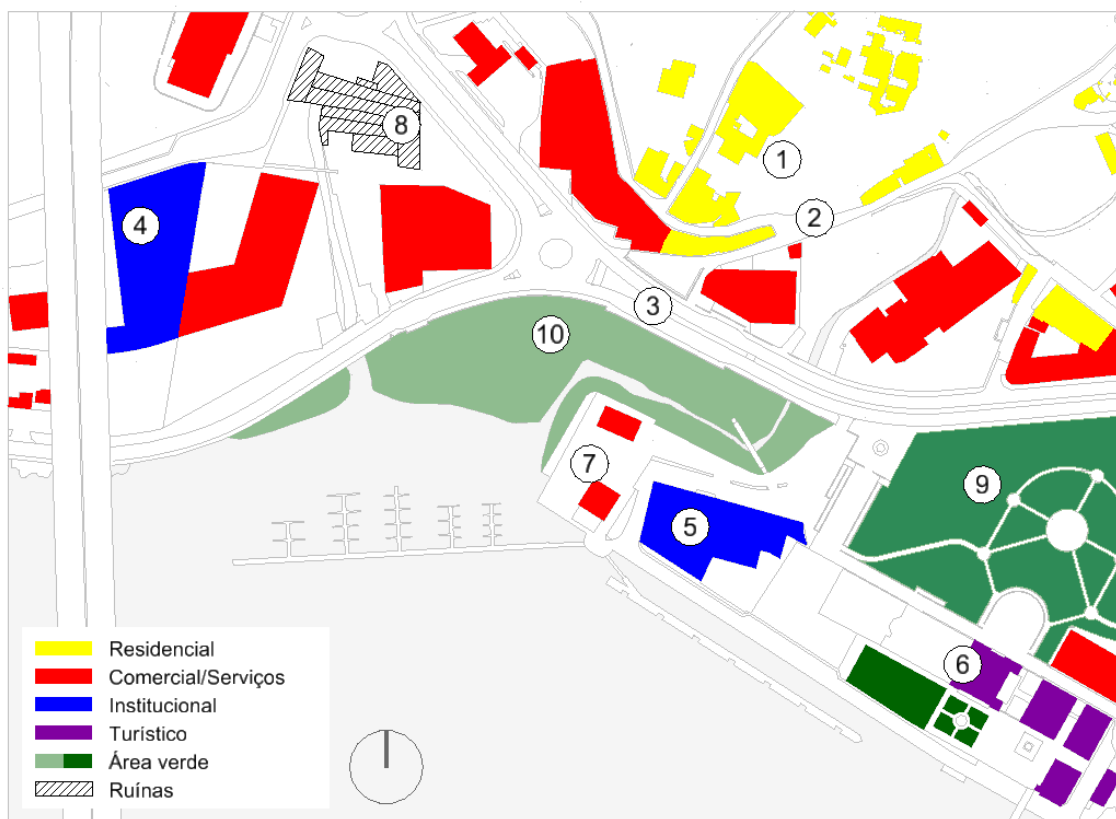


Figura 11 - Mapa Uso do Solo. Fonte: Elaborado pela autora.

Campanhã no que se refere à migração da indústria para outros sítios e a incapacidade da freguesia de regenerar sua economia espontaneamente, sem intervenções muito incisivas.

As duas áreas verdes de lazer demarcadas correspondem aos jardins do Palácio do Freixo (9), de caráter privado e pertencente atualmente às instalações do hotel, e a área verde da EN108 (10) que está em situação de abandono e não apresenta nenhum acesso para usufruto do público.

2.2 Cheios e vazios

O mapa ilustra as áreas edificadas e as permeáveis no objetivo de compreender a densidade da área objeto de intervenção. Nesse sentido, é possível considerar que a zona do Freixo possui baixa densidade populacional, principalmente ao considerar a sua densidade fixa, resultado da baixa oferta e procura atribuída ao uso residencial.

Contudo, considera-se que uma leitura baseada somente neste perímetro pode resultar uma análise defasada, uma vez que, fora da área de intervenção, mais precisamente no vale do Rio Tinto e Torto, há uma oferta considerável de unidades habitacionais de caráter unifamiliar.

O mapa também permite uma análise referente a qualidade ambiental no sítio que, embora de atribuição particular, transmite ao Freixo um cenário de potencialidades paisagísticas que são proporcionadas principalmente pela presença dos Rios Tinto e Torto, além do Rio Douro.

2.3 Público x Privado

Este mapa sugere uma reflexão sobre a predominância das áreas de caráter privado que são logo identificadas sem uma análise mais profunda dos terrenos que compõem o Freixo que diferencie o público do uso público, principalmente.

Para corrigir essa impressão imediata, foi consultado o Inventário de Imóveis Municipais do Porto¹⁶ no objetivo de compreender as áreas públicas municipais. A pesquisa permitiu elaborar uma subdivisão mais detalhada dos terrenos do Freixo, que os separou em: Terreno Municipal de Uso Público, como é o caso do atual estacionamento do Museu Nacional da Imprensa (5) e de área verde ociosa (10); Terreno Municipal de Uso Privado, no caso do sítio do Palácio do Freixo (6); Terreno Particular de Uso Público, no caso do Museu Nacional da Imprensa(5); e Terreno Particular de Uso Privado.

¹⁶ PORTO. *Mipweb – Portal de Informação Geográfica*. URL: https://mipweb.cm-porto.pt/MuniSIG/MuniSIGViewer/Index.html?configBase=https://mipweb.cm-porto.pt/MuniSIG/REST/sites/Urbanismo/viewers/Mipweb_-_Mobile/virtualdirectory/Resources/Config/Default acesso em 29/09/2020.



Figura 12 - Mapa Cheios e Vazios. Fonte: Elaborado pela autora.

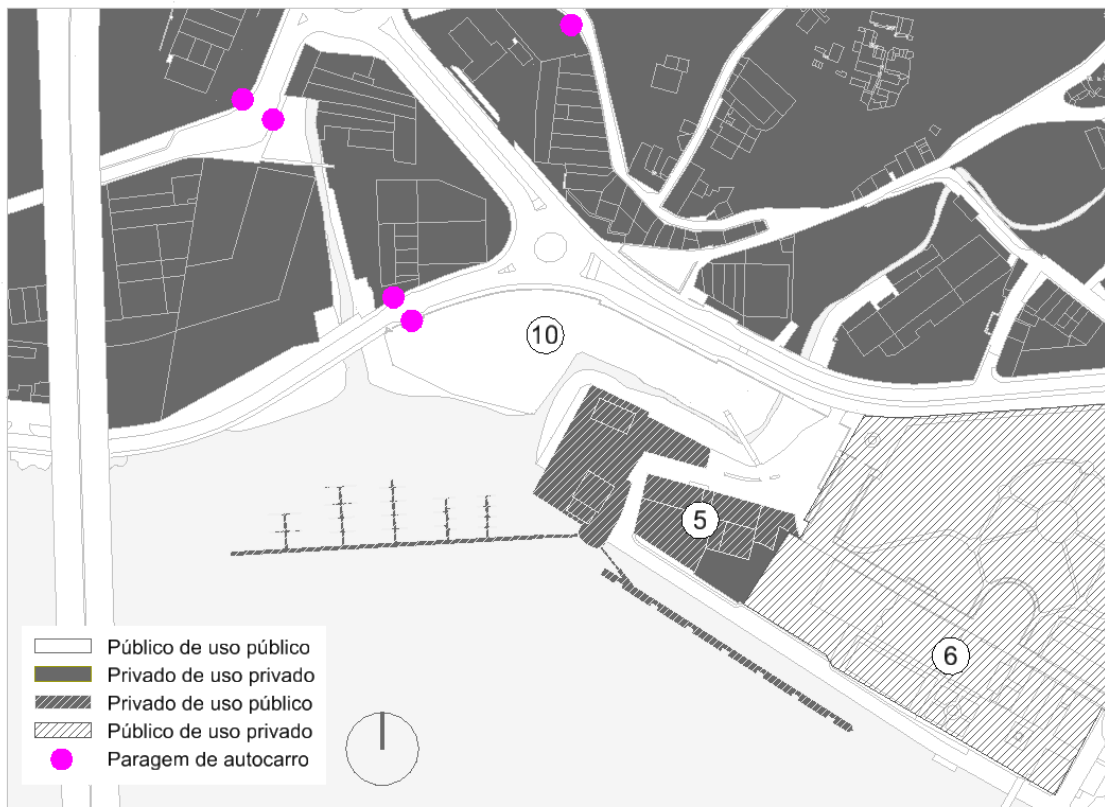


Figura 13 - Mapa Público x Privado e Transporte Coletivo. Fonte: Elaborado pela autora.

Essa subdivisão permitiu compreender as articulações e identificar os terrenos que se relacionam – ou podem vir a se relacionar – com o espaço público e podem ofertar experiências de convivialidade. Uma análise posterior sobre a qualificação do solo também expressará que, não por acaso, os terrenos municipais de uso público e os terrenos particulares de uso público são classificados como Área de Equipamento (existente ou proposto).

No caso da malha viária, que também é de domínio público, esta também se destaca. A Estrada Nacional 108 é gerenciada no âmbito nacional pelas Infraestruturas de Portugal e corresponde ao arruamento de maior expressividade.

O sítio em análise articula não somente a estrutura interna do Freixo, como as cidades do Porto e Gondomar por meio da EN108. Contudo, é importante considerar que a estruturação das vias se baseia quase que exclusivamente no percurso do automóvel, deixando a hierarquia pedonal para segundo plano.

A frente ribeirinha constitui de outra faixa pública chama a atenção. Trata-se do passeio do Freixo que se conecta à ribeira de Gondomar que, atualmente, é bem abastecida quanto aos atrativos públicos e contemplativos do Rio Douro. O passeio é de domínio público e também gerenciado no âmbito nacional.

Quanto ao transporte público, existem apenas 4 linhas de autocarros que abastecem o sítio em análise, nomeadamente ZC, 205, 400 e 403. A estação de metro mais próxima se encontra a 1,4km do Freixo. Nesse sentido, é possível considerar a dependência que existe de veículos particulares para o trânsito nesta porção. Alternativas sustentáveis como a bicicleta, modos suaves de mobilidade e o próprio percurso a pé também não são explorados no Freixo muito embora, na frente ribeirinha, a baixa declividade possibilite que estas opções sejam estimuladas.

2.4 Plano Diretor Municipal do Porto em vigor

O atual Plano Diretor Municipal da Cidade do Porto está em vigor desde 2012 e encontra-se em etapa de revisão. Uma imagem da Carta de Qualificação do Solo do PDM vigente pode ser encontrada no Anexo 4 do presente trabalho. Para o caso do Freixo, é possível considerar que, por meio dos instrumentos legais de planeamento, o Plano Diretor Municipal (PDM) estimula corrigir parte do cenário atual da zona ao indicar novas áreas destinadas à habitação coletiva que hoje se caracterizam por estruturas de armazéns de serviços. A proposição de novos zoneamentos em um mesmo sítio garante a variedade de usos nos espaços urbanos e é de crucial importância para incentivar a vitalidade e a

descentralização das cidades. Na zona em questão podem ser notadas 5 atribuições diferentes de ocupação do solo, além da zona de habitação coletiva, destaca-se:

A Área Histórica, onde está situado o Monumento Nacional do Palácio do Freixo e antiga Fábrica de Moagens Harmonia. Cabe ressaltar que o valor patrimonial do imóvel não apenas abrange a edificação como também interfere em suas imediações. Na Carta do Patrimônio, quase todo o perímetro da área de estudo corresponde à Zona Especial de Proteção (ZEP) do Palácio do Freixo.

Conforme citado na Alteração do Regulamento do Plano Diretor Municipal de Porto, Secção VII, Artigo 32 “a Área de Equipamento Existente e Área de Equipamento Proposto correspondem às parcelas afetas ou a afetar à instalação de equipamentos ou infraestruturais de interesse público e com carácter estruturante no ordenamento e funcionalidade da cidade”.¹⁷

A Área de Equipamento Existente, na frente ribeirinha, abrange o Museu Nacional da Imprensa, Marina do Freixo e sítio em desuso. Esta zona também faz parte da ZEP do Palácio do Freixo e, no texto do PDM é destacada a possibilidade de edificar e demolir nestes sítios “essenciais à viabilidade de equipamento”¹⁸, desde que sejam acompanhadas de “correta articulação urbana com o espaço público envolvente e com o edifício envolvente”¹⁹. No caso da Área de Equipamento Existente no sítio em estudo, este é delimitado pelo perímetro do jardim do Palácio do Freixo.

Há uma pequena mancha vermelha que indica uma Área de Urbanização Especial, que corresponde a uma das “áreas de expansão habitacional ou de reconversão urbanísticas”²⁰ e possui instrumentos específicos para projetos nesta zona. Esta área demarcada também corresponde a um conjunto edificado em banda presente desde, ao menos 1892, conforme as ilustrações de Teles Ferreira para o ano.

¹⁷ PORTUGAL, 2012 - *Alteração ao Regulamento do Plano Diretor Municipal do Porto, de 25 de outubro de 2012*. (2ª série). Secção VII, Artigo 32. Diário da República. URL: https://balcaovirtual.cm-porto.pt/PT/cidadaos/guiatematico/PlaneamentoOrdenamento/Documents/Aviso_14332_2012_PDM_Porto.pdf, último acesso em 21/09/2020.

¹⁸ PORTUGAL, 2012 - *Alteração ao Regulamento do Plano Diretor Municipal do Porto, de 25 de outubro de 2012*. (2ª série). Secção VII, Artigo 34, 1. Diário da República. URL: https://balcaovirtual.cm-porto.pt/PT/cidadaos/guiatematico/PlaneamentoOrdenamento/Documents/Aviso_14332_2012_PDM_Porto.pdf, último acesso em 21/09/2020.

¹⁹ Idem – Artigo 34, 1, a.

²⁰ Idem – Secção VI, Artigo 29, 1

As Áreas de Edificação Isolada com Prevalência de Habitação Coletiva correspondem às “áreas da cidade de formação recente, predominantemente caracterizadas por edifícios isolados por habitação coletiva ou de uso misto”²¹. No entanto, estas zonas correspondem às edificações isoladas, mas ainda não é notada expressividade no âmbito habitacional coletivo.

Conforme mencionado nos parágrafos anteriores, é importante que haja estímulo de ocupações habitacionais uma vez que é percebida a carência de residências dentro da área de intervenção. No entanto, é importante ressaltar que uma análise fora do perímetro do mapa permite observar que ocupação unifamiliar expressiva em sítios mais ao Norte do Freixo, principalmente nas proximidades do Rio Torto.

No caso das habitações coletivas, estas incentivam a densidade urbana e podem ser consideradas uma das alternativas para reconversão do atual quadro industrial do Freixo. A construção de edifícios de caráter residencial acaba por estimular a instalação de comércios vicinais e complementares nas proximidades que abasteçam a nova população residente. Contudo, a construção destas edificações depende diretamente dos atrativos que a zona oferece, principalmente no âmbito de acessibilidade e oferta áreas de lazer.

O perímetro em estudo ainda abrange parte de uma Área Verde de Enquadramento de Espaço Canal, que constitui parte da estrutura ecológica do Porto. Incide, ainda, em grande parte do sítio em estudo, “uma Área de Proteção de Recursos Naturais e que correspondem às zonas ameaçadas pelas cheias dos cursos d’água.”²² Nesse sentido, o zoneamento é atribuído devido a presença dos Rios Tinto e Torto, além do Rio Douro.

2.5 Intenções Municipais que abrangem o Freixo

Constituem intenções municipais os para o Freixo as demarcações urbanas de planeamento que incidem sobre a área objeto de intervenção abaixo nomeadas:

- Plano de ação de Regeneração Urbana (PARU) da frente ribeirinha; Plano de Ação de Regeneração Urbana que abrange a frente ribeirinha do Douro de Massarelos ao Freixo;

²¹ Idem – Secção V, Artigo 25, 1

²² PORTUGAL, 2012, 25 Outubro - *Alteração ao Regulamento do Plano Diretor Municipal do Porto, de 25 de outubro de 2012*. (2ª série). Título IV, Capítulo 1, Artigo 42, f. Diário da República. URL: https://balcaovirtual.cm-porto.pt/PT/cidadaos/guiatematico/PlaneamentoOrdenamento/Documents/Aviso_14332_2012_PD_M_Porto.pdf, último acesso em 21/09/2020.

- Área de Reabilitação Urbana (ARU) do Azevedo; Área de Reabilitação Urbana do Azevedo que abrange grande parte do sítio em estudo e quase todo o território de Campanhã;
- Plano de Ação Integrada para Comunidades Desfavorecidas (PAICD) Vale de Campanhã Sul; Plano de Ação Integrado nas Comunidades Desfavorecidas, plano social que abrange as edificações residenciais nas imediações do Rio Torto;
- Estratégia para uma rede de circuitos cicláveis para o Grande Porto; proposta de eixos cicláveis articuladoras para toda a cidade (mapa disponível no Anexo 6);
- Parque Oriental; projeto de parque linear que percorre às margens do Rio Tinto e cruza Campanhã no sentido Norte Sul, em fase de execução;
- Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto; documento que compila todos os projetos e intenções projetuais para a Zona Oriental do Porto e que terá sua abrangência na Freguesia de Campanhã analisada a seguir.

2.6 A relevância do Freixo no Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto

O Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto corresponde a um instrumento de gestão territorial que surge no intuito de articular projetos de várias escalas nas freguesias a Leste do Porto à novas propostas e intenções projetuais qualificadoras do espaço no âmbito social, ecológico, urbanístico e econômico. O planeamento macro “representa cerca de um quinto da superfície e da população do Porto”²³ e abrange as freguesias de Campanhã, principalmente, além de “partes bastante residuais das freguesias de Paranhos e Bonfim”.²⁴

O documento é subdividido em capítulos que identificam e delimitam zonas interesse e o seu respectivo enquadramento e diagnóstico acompanhado por diretrizes de intervenção e projeto de melhoria, algumas vezes em corrente andamento, como é o caso do Terminal Intermodal de Campanhã e do Matadouro do Porto.

O Masterplan Estratégico, ao delimitar as áreas de intervenção, considera potencialidades e carências da Zona Oriental e formula estratégias que possibilitam esta porção do Porto de se regenerar e desenvolver em conformidade com as demais zonas do Município. O documento também compila projetos de ARU, ORU e Plano Pormenor

²³ QUATERNAIRE PORTUGAL, 2019 - *Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto*. p.8. URL: http://www.cm-porto.pt/assets/misc/documentos/MPE%20Porto%20Oriental_RF%20preliminar.pdf, último acesso em 21/09/2020.

²⁴ Ibidem.

(PP) existentes para Campanhã e suas imediações e define novos eixos estratégicos geradores de dinâmica que impulsionem tal desenvolvimento.

No caso da Freguesia de Campanhã, esta pode ser considerada a mais carente em relação às demais freguesias do Porto ao serem analisados alguns aspectos, como a alta taxa de desemprego, os baixos níveis de escolaridade, a qualidade de habitação comprometida e a falta de oferta “de espaços de acolhimento empresarial”.²⁵ Nesse sentido e aliado a questões estruturais marcadas pelo processo de ocupação urbana, é conferido à Campanhã o caráter segregativo e problemático no enquadramento do Município.

Não somente no contexto econômico e social, essa questão acaba por interferir negativamente também no cenário urbano, na qualidade dos espaços e na atratividade que proporciona ao público, seja para trabalho ou lazer. Em contraponto a essa realidade, o documento cita elementos presentes no cenário da zona Oriental como potenciais articuladores e regeneradores do espaço.

O plano estratégico menciona por diversas vezes a potencialidade regeneradora da zona Freixo e de seus sítios adjacentes, como os vales do Rio Tinto e Torto²⁶, muito embora intenção seja definida apenas por diretrizes projetuais. Os Rios Tinto e Torto são classificados como eixos de conectividade natural e o Parque Oriental, que percorre às margens do primeiro rio, constitui um componente relevante no enquadramento da regeneração econômica e urbanística não somente para Campanhã, mas também para os sítios mais ocidentais de Gondomar.

O Parque Oriental, assim como a frente ribeirinha do Douro, é considerado um ponto crucial para a estratégia do Masterplan. O documento também menciona a possibilidade de “estabelecer uma ligação com a própria frente de rio, junto ao Palácio do Freixo”²⁷. Essa ligação corresponderia ao interesse de criar conexões verdes urbanas, a incluir áreas verdes privadas de valor patrimonial – como os jardins do Palácio do Freixo – e a criação de novas estruturas verdes concebidas em diferentes escalas.

A intenção em elaborar projetos em conjunto com a Câmara do Porto, Vila Nova de Gaia e Gondomar²⁸ também é evidente, principalmente em se tratando das

²⁵ Idem – p. 14.

²⁶ Idem – p. 134.

²⁷ QUATERNAIRE PORTUGAL, 2019 - Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto. p.68. URL: http://www.cm-porto.pt/assets/misc/documentos/MPE%20Porto%20Oriental_RF%20preliminar.pdf, último acesso em 21/09/2020.

²⁸ Idem – p. 74

articulações da zona ribeirinha²⁹. A proposta busca desenvolver redes cicláveis e conexões claras e convidativas, explorando um relacionamento lúdico junto ao Rio Douro. Nesse sentido é desenvolvida a proposta da sétima travessia do Porto e Vila Nova de Gaia, entre a Ponte São João e a Ponte do Freixo.

A ponte à cota baixa do Rio Douro também será um estímulo à melhoria mobilidade urbana e impulsionará na melhoria da qualidade de ribeirinha, com potencial de se transformar em um novo atrativo para residentes e turistas. Nesse sentido, também é destacada a relevância conectiva da Avenida Paiva Couceiro com a marginal do Freixo³⁰, que está classificada como área de potencial para reconversão urbana e que possui elementos de interesse para o cenário urbano como o Palácio do Freixo, Marina do Freixo e demais unidades hoteleiras.

A regeneração da área marginal do Douro é pensada de forma explorar espaços de lazer e convivialidade e impulsionar a descentralização destes atrativos que, atualmente, concentram-se principalmente no centro histórico do Porto³¹.

Nesse sentido também é ressaltada a má qualidade visual dos componentes arquitetônicos e a desvalorização da memória industrial presente em Campanhã, que resulta no abandono das antigas fábricas e reitera o contraste com a qualidade ambiental. Fica explícita a intenção em valorizar e salvaguardar as construções de interesse patrimonial no âmbito “histórico, arquitetônico e urbanístico, arqueológico, industrial ou vernacular”³², a incluir, no caso da Zona do Freixo, o Palácio do Freixo e o Museu Nacional da Imprensa³³.

A requalificação das edificações de valor patrimonial também é pensada de forma a estimular novos espaços de convivência com qualidade e que explorem experiências culturais a partir de festivais artísticos de verão e atividades atrativas ao público³⁴.

²⁹ Idem – p. 95

³⁰ Idem – p. 54

³¹ Idem – p. 61

³² QUATERNAIRE PORTUGAL, 2019 - Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto. p. 130.
URL: http://www.cm-porto.pt/assets/misc/documentos/MPE%20Porto%20Oriental_RF%20preliminar.pdf, último acesso em: 21/09/2020.

³³ Idem – p. 67

³⁴ Idem – p. 128

As questões de mobilidade urbana também são sequencialmente mencionadas no decorrer de todo o plano estratégico. De acordo com o documento, a porção oriental possui “boa acessibilidade externa conjugada com uma fraca estrutura interna”³⁵. Essa situação ocorre, pois, apesar de dispor de elementos de deslocamento articuladores com todo o Município do Porto e municípios nas imediações, o traçado das rodovias e caminhos de ferro transformam-se em limitadores do desenvolvimento urbano e dificultam a articulação da zona aos sítios vizinhos.

Nesse sentido foi elaborada uma reflexão sobre a hierarquia viária e a necessidade de regular a circulação do automóvel³⁶ no objetivo de criar áreas de circulação mais agradáveis nas ruas. A rotunda do Freixo é mencionada como elemento de boa articulação externa mas que acarreta em dificuldades internas de estruturar o desenvolvimento neste sítio, assim como a EN108, que se configura como um limite físico e visual entre a zona ribeirinha e o restante de Campanhã na porção do Freixo.

A ausência da escala do peão também é incluída na lista de carências de mobilidade devido à formação da freguesia que, dentro de seus limites, não estimula a compacidade urbana. Esse motivo impulsionou na proposição de diretrizes que estimulassem a experiência pedonal e ciclável que é abordada principalmente pelas relações Porto-Vila Nova de Gaia-Gondomar.

A proposição da sétima travessia sobre o Douro seguida pela requalificação da zona ribeirinha, principalmente no percurso da Avenida Paiva Couceiro, e nas relações do Freixo com o Parque Oriental demarcam a intenção de estruturar a conectividade a partir de modais sustentáveis de transporte.

³⁵ Idem – p. 40

³⁶ Idem – p. 105

2.7 Conclusão do Capítulo 2

As análises diagnósticas relativas à zona do Freixo referentes à sua ocupação atual, projeções e intenções projetuais abrangidas pelo Masterplan Estratégico da Zona Oriental permitiram identificar e descrever potencialidades e carências que serão abordadas no decorrer da proposta de requalificação, destacam-se:

Carências:

- Falta de conectividade pedonal e ciclável entre Porto e Gondomar no Freixo, pela ribeira;
- Ausência da escala humana no sistema viário;
- Desorganização e impermeabilidade visual;
- Espaços públicos degradados;
- Falta de articulação entre os espaços públicos e de uso público.

Potencialidades:

- O Rio Douro;
- Encontro dos Rios Tinto, Torto e Douro;
- Interesse por parte do público apesar das condições;
- Proximidade com o Parque Oriental;
- O Palácio do Freixo;
- O Museu Nacional da Imprensa;
- Espaço para intervenções de cunho urbanístico;
- A Marina do Freixo;
- O Projeto da Ponte Dom António Francisco.

A identificação das potencialidades e carências dentro do perímetro analisado permitiu também a determinar os componentes que serão abrangidos na proposta de requalificação, públicos e privados:

- Avenida Paiva Couceiro;
- Passeio da ribeira do Freixo;
- Estrada Nacional 108;
- Marina do Freixo;
- Museu Nacional da Imprensa;
- Terrenos públicos do município;
- Terrenos de carácter privado;
- Rio Douro.

Uma terceira lista identifica as diretrizes de projeto que incidirão sobre os componentes acima citados, destaca-se:

- Integração de percursos públicos;
- Incentivo à variedade de usos;
- Qualificação do espaço com o desenho urbano;
- Promoção da acessibilidade;
- Reestruturação da hierarquia viária;
- Articulação das áreas de lazer;
- Requalificação do cenário edificado;
- Aumento das áreas de convivência;
- Garantia de permeabilidade visual.

3. INSPIRAÇÕES E ALTERNATIVAS PROJETOAIS

O terceiro capítulo do trabalho abordará inspirações contemporâneas de projeto que, de certa forma, correspondam a alternativas e soluções para questões similares às identificadas na área objeto de intervenção. É entendido que, por zona do Freixo corresponder a um sítio com muitas características e diferentes potencialidades e carências, alternativas das mais variadas escalas podem ser levadas em consideração para elaborar uma proposta de requalificação. A seguir serão abordadas soluções de mobilidade, de articulação visual, de áreas de lazer, pavilhões, intervenções no patrimônio e incentivo da variedade de usos que são aplicadas no objetivo de garantir uma maior vitalidade ao espaço urbano e fomentar uma experiência positiva ao público em vários sítios pelo mundo.

3.1 O resgate das travessias pedonais ou de público direcionado

Pensar em pontes e viadutos no objetivo de resolver questões pertinentes à mobilidade dos automóveis é uma temática bastante recorrente, principalmente em cidades que são seccionadas por linhas d'água dentro dos seus limites urbanos, como é o caso do Porto.

Na maioria das vezes a travessia é concebida como uma extensão do sistema viário comum de pistas de rolamento centrais seguidas por passeios nas extremidades da secção transversal. Entretanto, em casos específicos, é necessário refletir sobre soluções de mobilidade numa escala reduzida para um público direcionado, como é o caso de peões e ciclistas.

Ao buscar uma alternativa que solucionasse um conflito entre peões e ciclistas em Copenhague, o escritório DISSING+WEITLING Architecture elaborou um projeto de ponte que explorou possibilidades que foram além da estrutura da malha viária tradicional. A ponte, nomeada "Bicycle Snake" e destinada ao uso exclusivo de ciclistas, possui 190 metros de extensão, 30 metros de rampa e atravessa terra e água numa altura de 7 metros acima da cota do passeio³⁷.

³⁷ ARCH DAILY. *Bicycle Snake* / DISSING+WEITLING Architecture. URL: <https://www.archdaily.com.br/br/627147/bicycle-snake-dissing-mais-weitling-architecture>, último acesso em: 21/09/2020.

A leveza estrutural da travessia é um ponto que certamente chama atenção. A ponte se apoia em uma viga central e possui pilares espaçados entre 17 a 20 metros³⁸. A esbeltez da estrutura e o desenho orgânico (*snake*) integram a ponte no cenário urbano da cidade sem se configurar como um obstáculo visual.

Contudo, muito embora o desenho simples e inovador da ponte seja algo a ser considerado, ressalta-se também o conceito de todo o projeto que usa a situação atual e a problemática do sítio para explorar as suas possibilidades projetuais. A travessia, ao mesmo tempo que resolve o conflito entre peões e ciclistas, articula os fluxos e traz uma nova dinâmica ao sítio ao propor uma alternativa para público direcionado, fora dos padrões atualmente explorados.

³⁸ LAUD8 – LANDSCAPE ARCHITETURE + URBAN DESIGN. *Cykelslangen - The Bicycle Snake*. URL: <https://laud8.wordpress.com/2015/03/17/cykelslangen-the-bicycle-snake/>, último acesso em: 21/09/2020.



Figura 14 - Bicycle Snake. Projeto: Dissing + Weitling Architecture. Fonte: AFASIA ARCHZINE. *Dissing + Weitling*. URL: <https://afasiaarchzine.com/2016/06/dissingweitling/>, último acesso em: 21/09/2020.



Figura 15 - Bicycle Snake. Projeto: Dissing + Weitling Architecture. Fonte: Bicycle Snake. Projeto: DISSING + WEITLING Architecture. Fonte: TOPOS MAGAZINE. Life Between Buildings. URL: <https://www.toposmagazine.com/copenhagen-cykelslangen/#Rasmus-Hjortshoj-Cykelslangen-LARGE-07-631x440>, último acesso em: 21/09/2020.

3.2 Arte urbana como elemento de enquadramento visual

Mais do que um componente decorativo dos espaços públicos, a arte urbana possui o potencial de se transformar em uma peça articuladora para todo o sítio em que se encontra, seja ela expressa por um painel, escultura, mosaico ou qualquer outro tipo de intervenção. Uma obra de arte, quando bem planejada, pode auxiliar na marcação de fluxos, na hierarquia e caracterização de espaços, além de poder tornar-se um ponto turístico, despertar interesse, excitar sensações e fomentar uma identidade positiva a todo o espaço urbano.

A Pequena Sereia de Copenhague (Den Lille Havfrue), o Touro e a Menina de Wall Street (Charging Bull and Fearless Girl), a Aranha do Guggenheim Bilbao (Maman) e o Feijão de Chicago (Cloud Gate) são alguns dos exemplos do potencial que uma obra de arte pode exercer no espaço público e se constituir de elemento estruturador do cenário urbano.

Pode ser considerado que tal estratégia é comum desde as primeiras experiências do ser humano com os projetos urbanos que, em praças e vias eram posicionadas grandes estátuas referenciando, principalmente, líderes políticos ou religiosos de determinado período da história. Essas estátuas contextualizavam a realidade do momento sem que fosse necessária alguma informação mais detalhada.

Nesse sentido e ancorado nas diretrizes de projeto, é considerado que a instalação de elementos artísticos na área de intervenção ajudará a fomentar uma identidade positiva à Freguesia e a incentivar a sensação de pertencimento dos habitantes de Campanhã. A obra de arte será pensada de maneira a se relacionar com todo o perímetro de intervenção e enquadrar os elementos de maior potencial visual do Freixo.



Figura 16 - A Pequena Sereia. Fonte: NIT. *Veja a estátua da Pequena sereia*. URL: <https://www.nit.pt/fora-de-casa/viagens/12-razoes-copenhaga/attachment/197396>, último acesso em 21/09/2020.

Figura 17 - "Charging Bull and Fearless Girl". Fonte: G1. *Estátua de menina encarando touro de Wall Street vai continuar em NY*. URL: <https://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/estatuade-menina-encarando-touro-de-wall-street-vai-continuar-em-ny.ghtml>, último acesso em 21/09/2020.



Figura 18 - "Maman" de Bilbao. Fonte: GUGGENHEIM BILBÃO. *Mamãe*. URL: <https://www.guggenheim-bilbao.eus/en/the-collection/works/maman>, último acesso em: 21/09/2020.

Figura 19 – "Cloud Gate". Fonte: CHICAGO. *Cultural Affairs and Special Events*. URL: https://www.chicago.gov/city/en/depts/dca/supp_info/chicago_s_publicartcloudgateinmillenniumpark.html, último acesso em: 21/09/2020.

3.3 Praças urbanas em frentes ribeirinhas

Praças urbanas constituem amenidades dentro do contexto da cidade e podem ter um caráter mais cívico quando sua demanda inclui uma agenda mais variada de atrativos associados a múltiplos usos. Estas praças também correspondem a sítios de passagem e de pequena permanência, já que seu uso é normalmente adequado à rotina diária do público.

No entanto, ao se tratar de praças públicas em frentes ribeirinhas, o potencial contemplativo destes sítios é consideravelmente mais expressivo. Em diversas cidades pelo mundo que possuem linhas d'água dentro dos limites urbanos, os projetos de praças urbanas em frentes ribeirinhas buscam incentivar a relação entre público e água. Projetos em margens de rio em cidades como Chicago, nos Estados Unidos, Suzhou, na China, Bremen, na Alemanha e Gondomar, em Portugal, não por acaso possuem em sua concepção elementos construtivos escalonados, como escadarias, que permitem ao público o contato direto com o rio.

Se, por um lado projetos em frentes de rios interferem na relação natural entre terra e água, por outro, as intervenções nesse sentido fomentam a convivência e a integração do elemento natural ao contexto da cidade. Nesse sentido, a incorporação de uma linha d'água em sítios urbanizados transforma sua margem em uma área de lazer e contemplação que desempenha função muito similar às praças urbanas.

3.4 Infraestruturas náuticas de recreio como sítios de convivialidade

Em 2006, o documento nomeado A Estratégia Nacional para o Mar “estabelece como um dos seus objetivos o incentivo das atividades associadas ao mar que permitam a ocupação dos tempos livre, lazer e desporto, desenvolvimento de convicções para um fácil e natural acesso ao mar, e afirmando a náutica de recreio uma forma de promover o turismo náutico e oceânico”³⁹.

As marinas, sejam de mar ou de rio, têm desempenhado um papel de destaque no funcionamento das cidades que vai além das atividades náuticas. Cada vez mais é possível perceber como esse tipo de estrutura é capaz de articular atrativos também em terra e gerenciar todo o ordenamento em suas imediações nas mais variadas escalas.

³⁹ GUERREIRO, M. I. V. C, 2016 – *Caracterização das Infraestruturas para a Náutica de Recreio em Portugal*. (Dissertação para Grau de Mestre) Técnico Lisboa.



Figura 20 - Chicago Riverwalk, Projeto Sasaki Associates and Ross Barney Architects. Fonte: WIRED. *7 Cities Transforming Their Rivers From Blights to Beauties*. URL: <https://www.wired.com/2016/08/7-cities-transforming-rivers-blights-beauties/>, acesso em: 21/09/2020.



Figura 21 - Zhangjiagang Town River, China, Projeto do escritório Botao Landscape. Fonte: ARCH DAILY. *Zhangjiagang Town River Reconstruction / Botao Landscape*. URL: <https://www.archdaily.com/563128/zhangjiagang-town-river-reconstruction-botao-landscape>, acesso em: 21/09/2020.



Figura 22 - Stadtstrecke Bremen, Alemanha, projeto do escritório TOPOTEK 1. Fonte: WORD LANDSCAPE ARCHITECT. *TOPOTEK 1`s winning design of the Bremen waterfront "Stadtstrecke"*. URL: <https://worldlandscapearchitect.com/topotek-1s-winning-design-of-the-bremen-waterfront-stadtstrecke>, acesso em: 21/09/2020.

Como exemplo, é possível citar a Marina de Vilamoura que hoje se constitui de uma parada obrigatória a quem visita o Algarve. A Marina articula uma série de usos que não se limitam ao turismo náutico, mas que usufruem deste para a promoção de atividades de restauração, comércio e hotelaria, principalmente. O mesmo ocorre com Puerto Banus, em Marbella, que tem em seu cardápio de ofertas uma vida noturna agitada e o comércio de luxo.

Numa escala reduzida, é possível citar a Douro Marina em Afurada, Vila Nova de Gaia, que contempla atividades de lazer, desporto, turismo, gastronomia e vem aquecendo o mercado imobiliário no seu entorno imediato. A marina tem capacidade para 300 embarcações⁴⁰ e atualmente corresponde a mais um atrativo às margens do Rio Douro.

No entanto, seja de maior ou menor escala, as marinas têm em sua concepção de projeto a organização espacial e funcional das infraestruturas que compõe todo o complexo. Serviços de relacionados à manutenção e armazenagem das embarcações não se misturam com o fluxo pedonal, onde estão localizadas as atividades complementares como a restauração.

A logística permite aos visitantes de perceber somente a parte lúdica da marina que, a partir de toda a organização dos setores, transforma o equipamento em um atrativo agradável seja para um passeio contemplativo ou próprio uso náutico. Nesse sentido é reiterada a importância de articular toda a estrutura sem que haja conflitos de usos. Uma marina sem planejamento, por mais relevante que seja no contexto da cidade, pode se configurar como um armazém junto à frente d'água e vir a depreciar a paisagem que por si só já teria grande potencialidade visual.

⁴⁰ DOURO MARINA. *Projecto*. URL: <http://www.douromarina.com/pt/a-marina/projecto/>, último acesso em 21/09/2020.



Figura 23 - Marina de Vilamoura, Portugal. Fonte: ALGARVE FUN. O Melhor Guia para Vilamoura. URL: <https://www.algarvefun.com/pt-pt/vilamoura/melhor-guia-para-vilamoura/>, último acesso em 21/09/2020.



Figura 24 - Puerto Banus, Marbella, Espanha. Fonte: MARBELLA BEACH FRONT. *Puerto Banus*. URL: <https://marbellabeachfront.com/pt/ag-puerto-banus/> último acesso em 21/09/2020.

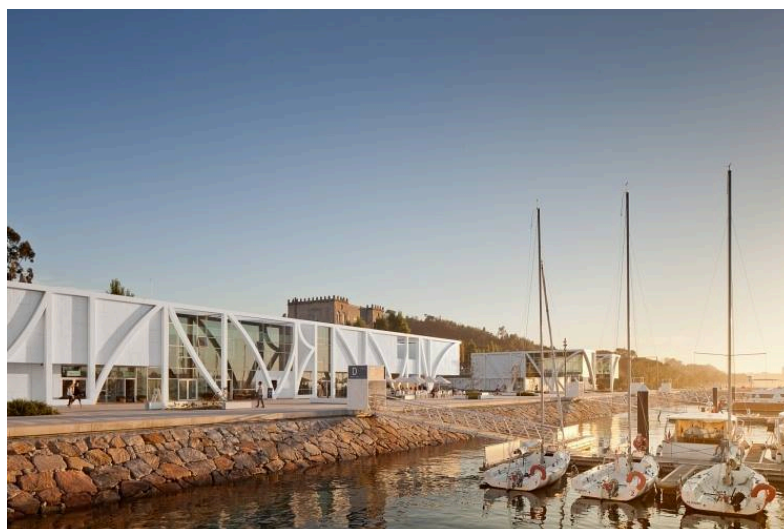


Figura 25 - Douro Marina, Vila Nova de Gaia, Portugal. Fonte: O PORTO COOL. *Douro Marina*. URL: <https://oportocool.blog/2014/06/05/douro-marina/>, último acesso em 21/09/2020.

3.5 Intervenções em edifícios industriais

A industrialização das cidades a partir dos séculos XVIII e XIX liderou uma alteração significativa no cenário urbano ao incluir na paisagem edifícios fabris nos mais variados segmentos que, pelo programa de necessidades, possuíam uma escala considerável e eram acompanhados por elementos como chaminés e grandes maquinarias para o desenvolver da produção. Um posterior encerramento e migração destas indústrias ocasionou num problema urbano gerado pela perda de função destes edifícios e a nova necessidade de contextualizá-los novamente nas cidades.

Pode ser considerado que, embora em pauta nas últimas décadas, a reconversão de edifícios industriais ainda é um tema recorrente uma vez que ainda há muito para intervir. Os projetos de reconversão do patrimônio industrial abrangem as mais diversas escalas no cenário global. No Porto, a reconversão do antigo Matadouro Industrial é um projeto promessa que prevê a “instalação de empresas, galerias de arte, museus, auditórios e espaços para acolher projetos de coesão social”⁴¹.

O projeto foi desenvolvido pelo arquiteto japonês Kengo Kuma e tem como uma das estratégias a intervenção no patrimônio industrial com alternativas contemporâneas, com destaque para a proposição de uma ‘grande cobertura que unirá o antigo e um novo edifício.’⁴²

A estratégia corresponde a uma alternativa bastante comum de intervenção no patrimônio, no qual o contraste entre novo e o antigo evidencia o período do projeto de reconversão.

A técnica também permite adequar o edifício às demandas atuais. Paulo Mendes da Rocha a utiliza ao intervir no edifício Neoclássico que hoje corresponde a Pinacoteca de São Paulo, onde projeta “claraboias planas construídas em aço e vidro”⁴³ que se contrapõem ao estilo original da construção. O mesmo ocorre no projeto de Sheppard Robson para a London Business School, em Londres, que inclui em seu programa o projeto de um anexo em vidro e estrutura metálica⁴⁴ para a Sammy Ofer Centre.

⁴¹ GO PORTO. *Matadouro de Campanhã*. URL: http://www.goporto.pt/grandes-intervencoes/antigo-matadouro_5, último acesso em 22/09/2020.

⁴² CONSTRUIR. Porto: Constitucional dá Luz Verde ao Projecto de Kengo Kuma para o Matadouro. URL: <https://construir.pt/2020/04/24/porto-constitucional-da-luz-verde-ao-projecto-de-kengo-kuma-para-o-matadouro/>, último acesso em 22/09/2020.

⁴³ ARCH DAILY. Pinacoteca do Estado de São Paulo / Paulo Mendes da Rocha + Eduardo Colonelli + Weliton Ricoy Torres. URL: <https://www.archdaily.com.br/br/787997/pinacoteca-do-estado-de-sao-paulo-paulo-mendes-da-rocha>, último acesso em 22/09/2020.

⁴⁴ ARCH DAILY. *London Business School, The Same Ofer Centre/ Sheppard Robson*. URL: <https://www.archdaily.com/888570/london-business-school-the-sammy-ofer-centre-sheppard-robson>, último acesso em 22/09/2020.



Figura 26 - Projeto de Reabilitação do antigo Matadouro de Campanha, Porto, Portugal. Projeto: Kengo Kuma. Fonte: PORTO. *Reconversão do Matadouro está adjudicada e promete mudar a cidade com 40 milhões de investimento.* URL: <http://www.porto.pt/noticias/matadouro-de-campanha-ja-esta-adjudicado-e-promete-mudar-a-cidade-atraves-de-quase-40-milhoes-de-euros->, último acesso em 22/09/2020.



Figura 27 - Intervenção na Pinacoteca de São Paulo, Brasil. Arquiteto Paulo Mendes da Rocha. Fonte: ARCH DAILY. *O que são e quais as diferenças entre retrofit, reabilitação e restauro?* URL: <https://www.archdaily.com.br/br/937253/o-que-sao-e-quais-as-diferencas-entre-retrofit-reabilitacao-e-restauro>, último acesso em 22/09/2020.

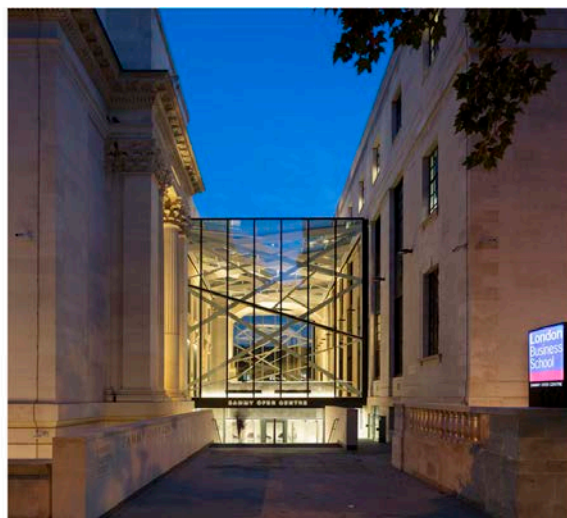


Figura 28 - Sammy Ofer Centre. Projeto Sheppard Robson. Fonte: WILKHahn. *A sensitive Makeover.* URL: <https://www.wilkhahn.com/en/blog/london-business-school/>, último acesso em 22/09/2020.

3.6 Edifícios de estacionamento como pavilhões multiuso

Embora não corresponda a uma alternativa a ser estimulada no âmbito urbanístico, os parques de estacionamento ainda constituem um ponto relevante na concepção dos projetos, principalmente em sítios em que a oferta de transporte público e alternativas sustentáveis de mobilidade é escassa. Para situações em que são necessários, os estacionamentos devem ser pensados de forma a se integrar no cenário urbano e não comprometer o entorno onde está inserido.

Para atender a demanda da guarda e circulação veículos, os edifícios de estacionamento correspondem a edificações de dimensões consideráveis e vãos livres que também podem ser utilizados para outras finalidades. Nesse sentido, é interessante que esses espaços levem em consideração diretrizes que garantam sua versatilidade funcional e que abriguem eventos como feiras, concertos, exposições e outras atividades que impulsionam o ajuntamento de pessoas.

A versatilidade destes edifícios também pode ser estimulada na proposição de elementos arquitetônicos que se adequem às necessidades de eventos, como a possibilidade de setorizá-lo internamente com divisórias amovíveis e a possibilidade em adequar seus alçados às necessidades de cada tipo de evento, com painéis também amovíveis.

Nesse sentido é pertinente que os edifícios de estacionamentos com caráter de pavilhão multiuso tenham estrutura leve que também poderia ser efêmera ao considerar um futuro desapego ao uso de veículos particulares.

O edifício de estacionamento Neubau Parkhaus, na Alemanha, desenvolvido pelos escritórios HHS Planer e Architekten AG, é composto por painéis metálicos vazados⁴⁵ que trazem a leveza estrutural e a permeabilidade do edifício, que não mais se caracterizara por uma construção bruta e descontextualizada com uma paisagem urbana. O mesmo acontece com o Parking Building, projeto da JAAM sociedad de arquitectura que, com os painéis em alumínio e policarbonato⁴⁶ garante não só a permeabilidade visual como a ventilação natural ao edifício.

⁴⁵ ARCH DAILY. *Neubau Parkhaus SMA / HHS Planer + Architekten AG* URL: <https://www.archdaily.com/489026/neubau-parkhaus-sma-hhs-planer-architekten-ag>, ultimo acesso em: 22/09/2020.

⁴⁶ ARCH DAILY. *Parking Building / JAAM sociedad de arquitectura*. URL: <https://www.archdaily.com/472660/edificio-de-aparcamientos-jaam-sociedad-de-arquitectura>, último acesso em: 22/09/2020.



Figura 29 - Neubau Parkhaus. Alemanha. Projeto: HHS Planer + Architekten AG. Fonte: ARCH DAILY. Neubau Parkhaus SMA / HHS Planer + Architekten AG.
<https://www.archdaily.com/489026/neubau-parkhaus-sma-hhs-planer-architekten-ag>



Figura 30 - Parking Building, Espanha. Projeto: JAAM Sociedad de arquitectura. Fonte: ARCH DAILY. *Parking Building / JAAM sociedad de arquitectura.*
<https://www.archdaily.com/472660/edificio-de-aparcamientos-jaam-sociedad-de-arquitectura>

4. AS PROPOSTAS

O presente capítulo abordará 9 propostas de requalificação definidas a partir da identificação de características específicas de cada porção do sítio em análise. As 9 propostas buscam diferentes objetivos mas serão complementares umas às outras e, dessa forma, completarão a agenda de atrativos da zona do Freixo. O capítulo descreve cada uma das propostas quanto a intenções projetuais e referências e será a base de um projeto posterior que selecionará 6 propostas essenciais do conceito a serem detalhadas.

4.1 Uma ponte pela Ribeira

As diretrizes de projeto abordam, desde a identificação das carências e potencialidades desta zona do Freixo, a intenção de integrar os percursos, promover acessibilidade e reestruturar a hierarquia viária na área objeto de intervenção.

Desta forma, é considerado que alternativas sustentáveis de deslocamento, como a pé ou por modos suaves de mobilidade entrem no cardápio de opções para quem se desloca pela ribeira, seja por lazer ou pelas necessidades do cotidiano. Tais alternativas não somente devem ser implantadas, como devem dispor de infraestrutura convidativa, segura e que garanta uma experiência positiva ao público.

No capítulo em que é abordada uma análise espacial do Freixo e respectivo diagnóstico, é evidenciada a falta de conectividade pedonal e ciclável entre Porto e Gondomar pela ribeira. Este fator não só é prejudicial a integração Campanhã-Gondomar em frente ao Douro, como também debilita a intenção das autoridades e também do público de constituir uma zona ribeirinha conectada, desde a Foz do Douro.

Uma malha pedonal e ciclável bem definida pela ribeira seria acompanhada de pontos qualitativos que vão além da proposição de uma nova alternativa: a margem do Douro mantém declividade pouco acentuada em comparação com as suas imediações. Nesse sentido, é analisado que a proposição de um passeio integrado por toda ribeira configurar-se-ia como um conector Leste-Oeste (ou Gondomar-Foz) confortável e convidativo, uma vez que o público também desfrutaria da singular vista do Rio Douro.

A área objeto de intervenção carece de uma hierarquia de fluxos que estimule o deslocamento a partir de modais sustentáveis de transporte. Um passeio do Centro do Porto pela Ribeira em direção a Campanhã sugere que, ao avistar a Ponte do Freixo, o percurso chega ao fim. Da mesma forma, quem passeia a partir de Gondomar em direção a Campanhã tem o percurso interrompido ao chegar na Marina do Freixo.



Figura 31 - Proposta 1 - A Ponte pela Ribeira. Fonte: Elaborada pela autora.

A primeira situação ocorre devido a alguns fatores: como não há opção de percurso ininterrupto pela ribeira nesse trecho, o usuário deve acompanhar o desenho viário da Avenida de Paiva Couceiro até a EN108. As calçadas se estreitam a medida que as pistas de rolamento alargam, indicando hierarquia viária da Estrada Nacional. A partir da Estrada, há a opção de contornar toda a edificação do Museu Nacional da Imprensa para continuar pela ribeira, porém, além do circuito não ser claro e intuitivo, também carece de infraestrutura de passeio.

A segunda situação ilustra um peão que, a partir de Gondomar, transita pela Ribeira em direção ao Porto. Para seguir o percurso, é necessário contornar o Museu Nacional da Imprensa em direção a EN108, e depois chegar à Avenida de Paiva Couceiro e caminhar o posterior alargamento da calçada desta via.

Para corrigir as questões acima abordadas, é proposta uma ponte pedonal e ciclável compartilhada, que inicie a partir da Avenida de Paiva Couceiro (aproximadamente em baixo da Ponte do Freixo, onde a calçada ainda mantém uma largura de 5 metros) e termine em frente ao Museu Nacional da Imprensa, dando continuidade ao passeio pela ribeira de Gondomar, sem obstáculos.

A intenção projetual resultará num projeto de ponte de 215 metros de comprimento que, com um desenho suave, conectará as duas extremidades. O projeto da ponte considera um desnível de 2 metros pouco notado, já que será distribuído uniformemente durante o percurso, com uma inclinação constante de 0,93%. No início da ponte, na Avenida Paiva Couceiro, é marcada a cota 8,50 metros enquanto que o passeio em frente ao Museu, marca 6,50 metros.

O projeto da ponte é pensado para que possua leveza estrutural e a integração harmônica com o cenário do Freixo. Desta forma, o projeto tem como referência a "Bicycle Snake", em Copenhague, desenvolvida pelo escritório Dissing+Weitling Architecture's que, com sua suavidade e desenho orgânico, incorpora-se ao cenário urbano da cidade.

No caso do sítio em que será implantada, a leveza estrutural é buscada no intuito de não interferir na paisagem natural do encontro dos Rios Douro, Tinto e Torto. Os pilares em betão branco são centralizados na estrutura e espaçados em 20 metros um do outro e o desenho da ponte que afina à medida que se aproxima da extremidade. O projeto de guardas caracteriza-se por uma composição em cabos de aço de 2,5 milímetros e busca da garantia da máxima transparência, principalmente para quem à avista à distância. O intuito de projetar uma ponte que não se configure como obstáculo visual também

culminou num projeto de iluminação embutida na guarda e que clareia apenas o circuito no período noturno.

Outras questões construtivas também foram levadas em consideração, como o escoamento das águas pluviais e a intenção de reduzir a frequência de manutenção e limpeza da ponte. O projeto possui caleira ranhurada que percorre todo o centro da estrutura e respectivos drenos que dificultam água e sujidades de escorrer sobre a estrutura, manchando-a e a comprometendo.

Quanto aos revestimentos, a ponte é projetada em betão branco aparente e piso impermeável em microcimento cinzento, cujas características destacam vantagens de continuidade (sem emendas) e resistência.

Partindo da Avenida Paiva Couceiro, a ponte sofre uma transição gradual de paginação de piso, que inicia com o microcubo em granito – revestimento adotado para a calçada – e, aos poucos é substituída pelo microcimento, que será utilizado no decorrer de toda a ponte. A paginação em microcubo que se bifurca em duas opções sugere ao usuário a escolha entre o percurso pela Ribeira ou pela Avenida e garante às duas situações uma hierarquia similar.

Ao pousar no outro lado, em frente ao Museu Nacional da Imprensa, a camada de microcimento se estende para dentro dos limites do passeio do Freixo, também evidenciando a sua hierarquia e indicando o principal fluxo pedonal no sítio.

Cabe ressaltar que a ponte é pensada para ser compartilhada por peões e ciclistas, porém sem diferenciação entre os circuitos. A alternativa surge no intuito de promover o respeito entre todos os usuários e estimular que o circuito tenha caráter contemplativo e não seja percorrido em alta velocidade.

4.2 A Esplanada do Freixo

Entre a ponte pedonal elaborada na Proposta 1 e o Museu Nacional da Imprensa, que será alvo da Proposta 8, existem 2 sítios que guardam grande potencial articulador e que serão desenvolvidos nesta proposta e na seguinte (3).

O primeiro trata da zona de transição entre a ponte e o passeio do Freixo, onde atualmente está inserida a Marina do Freixo. É entendido que, para desenvolver um projeto baseado em diretrizes de integração de percursos, articulação de espaços e no aumento das áreas de convivência, torna-se necessário considerar que a marina encontrar-se-ia descontextualizada com o entorno se mantida da forma original.

Entretanto, uma reflexão mais aprofundada sugere que a permanência da marina e dos serviços adjacentes ali instalados é de grande importância para incentivar a maior variedade de usos no Freixo que estimula a vitalidade urbana ao atrair a visitação por um público variado, em diferentes horas do dia.

Nesse sentido, a proposta buscou a realocação da marina para um novo sítio no intuito de reorganizar espacialmente os elementos que compõem a área objeto de intervenção e assim garantir maior permeabilidade dos fluxos na ribeira. Contudo, as novas instalações da marina ainda farão parte do perímetro de proposta de requalificação e o respectivo projeto de realocação é incluído na Proposta 9 no presente trabalho em formato de diretriz. A nova Marina do Freixo será realocada para o outro lado da ponte pedonal e terá seu novo endereço na Avenida Paiva Couceiro.

Como também faz parte do interesse manter as atividades adjacentes ao serviço da marina no mesmo entorno imediato, o Restaurante da Marina também será realocado e integrado à Proposta 8.

A realocação da Marina do Freixo e conseqüente retirada de vagas de barcos e carros neste sítio permite transformar a área em uma esplanada democrática e articuladora de todo o projeto de requalificação.

Em contraponto com o próximo projeto, que abordará uma praça urbana associada ao lazer e descanso, a Esplanada do Freixo se caracterizará como uma zona multiuso de convívio a céu aberto, com liberdade para manifestações artísticas, feiras e as mais variadas interações.

Pode ser considerado que a esplanada se constituirá por uma praça seca, sem quaisquer obstáculos visuais em seu percurso para atestar a sua versatilidade. Como elemento articulador da proposta, a Esplanada se conecta à Ponte da Proposta 1, à Ribeira que liga Gondomar, à praça urbana da Proposta 3 e ao Museu Nacional da Imprensa, abordado na Proposta 8, além da EN108, recorrente na Proposta 5.

A busca por referenciais que explorassem uma linguagem que, mesmo em espaços vazios, possuem caráter articulador culminou na proposição de uma paginação de piso diferenciada que também tenha o papel de auxiliar na integração das propostas do projeto.

A paginação de piso será resultado da composição de 3 revestimentos, respectivamente: lajeta em betão branco, lajeta em granito e o microcubo em duas cores, que referencia a calçada portuguesa.

De uma forma mais sucinta, as lajetas de betão branco serão a base de toda a paginação, enquanto que o microcubo será o elemento articulador da proposta e o granito, remate da paginação.

Partindo do centro da Esplanada são traçadas 6 retas com direção aos elementos focais de toda a proposta de requalificação: a ponte da Proposta 1, a ponte em aço cortén de Távora que será abordada na proposta seguir, o acesso ao Museu Nacional da Imprensa e Gondomar, na Proposta 8, o sentido do Centro/Foz do Douro e as duas intervenções artísticas principais da área objeto de intervenção, pertencentes à Proposta 4.

Como num espelho, o traçado que aponta para uma ponte reflete o traçado da outra ponte, e o traçado de um elemento artístico, reflete o outro. O mesmo ocorre com o traçado que indica Porto e Gondomar.

O projeto é pensado a ser composto por um desenho retilíneo indicando que, por ser uma área destinada ao percurso e também por possuir responsabilidade de reorganizar os fluxos principais, é interessante que seja adotada uma linguagem mais clara, prática e direta, diferente do traçado que é utilizado em situações de lazer e descanso, onde são idealizados traçados mais orgânicos, indicando passeios e refúgios de características mais orgânicas e descontraídas.

O elemento de proteção entre Esplanada e Rio Douro se referencia projeto de Souto Moura para a orla de Matosinhos que, com blocos em granito, limita o percurso entre passeio e Rio, além de servir também como banco contemplativo.



Figura 32 - Proposta 2 - A Esplanada do Freixo. Fonte: Elaborada pela autora.

4.3 A praça dos Rios

O segundo sítio de destaque e com potencial articulador ao projeto é adjacente à Esplanada do Freixo e, juntos, possuem cardápio complementar de atividades que serão melhor desenvolvidas nesta proposta.

Enquanto a esplanada leva em conta diretrizes que estimulam o percurso e promovem a articulação de todo o espaço com caráter cívico, a Praça dos Rios inclui em seu programa atividades de lazer, contemplação e associadas ao descanso. Em contraponto com a esplanada, a praça possui características de refúgio urbano com seu traçado orgânico, leve e descontraído que acompanha as curvas naturais de nível até encontrar o Rio Douro.

Assim como a Esplanada do Freixo, praça também tem poder integrador na área objeto de intervenção por estar entre o encontro dos Rios Tinto e Torto no Douro. Dessa forma, é pensada como articuladora do potencial natural não só de todo projeto, mas de toda a zona de Campanhã.

O sítio da proposta que abrange toda a Praça dos Rios hoje configura-se como um espaço residual no Freixo. Sem uso definido, mas com antigas intenções de ser transformada em praça, seu perímetro traz dúvidas e insegurança aos peões que por ali passam.

Talvez sem intenção, a paisagem que o sítio fornece ao público e as antigas intervenções ali elaboradas no passado acabam por reforçar a hierarquia de veículos nesta zona fortemente seccionada pela Estrada Nacional 108. Não somente pelo número de pistas da rodovia e pela calçada estreita, o limite físico entre logradouro e área verde é demarcado por um muro que inibe toda a percepção e permeabilidade do espaço e, por consequência, desconvida a apropriação por parte do público com uma experiência negativa. A escala urbana é concebida para veículos e transmite a sensação de ter saído dos limites urbanos da cidade.

Nesse sentido e ancorado nas diretrizes gerais do trabalho de integrar percursos, qualificar o espaço com o desenho urbano e articular as áreas de lazer, é elaborada a Proposta 2, a Praça dos Rios.

Como já mencionado, a praça terá características complementares à Esplanada do Freixo e seu programa estimula a articulação e valorização do patrimônio natural do Porto. Seu desnível acentuado configura-se como um desafio na proposição de um projeto

confortável e atrativo ao público. Dessa forma, a praça foi concebida, desde o início, a partir de um projeto escalonado, amplo e livre visualmente.

Não apenas para vencer as cotas do sítio, o escalonamento acontece no intuito de promover uma maior interação do público com os 3 rios. Com um projeto pensado a partir das suas cotas, é considerado que as cheias do Douro não comprometeriam totalmente em seus períodos críticos o uso da praça, já que avançariam por patamar.

Para explorar a permeabilidade visual da proposta, é retirado o grande muro que faz limites com a estrada, melhorada a largura do passeio e desenhado um novo acesso à praça a partir da EN108. Cabe ressaltar que, atualmente, esse espaço residual não tem acesso ao público e que a proposta propõe integrar todos os espaços também ao pensar numa remodelação da própria estrada, abordada na Proposta 5.

A retirada do muro e de grande parte da vegetação que ali se encontra e que encobre totalmente a vista permite aos peões, ciclistas e quem transita pela EN108 de avistar o Rio Douro e por consequência todas as atividades desenvolvidas na ribeira.

A permeabilidade visual não somente esclarece os fluxos e promove segurança como também possibilita perceber outros atrativos existentes num campo de visão mais amplo, e o projeto da Praça dos Rios se propõe a ampliar a perspectiva a partir da EN108 no objetivo de despertar o interesse pelo público que por ali transita.

Ao eliminar os limites físicos entre EN108 e Praça dos Rios, é proposto um novo acesso feito a partir da Estrada que, ao passar sobre o Rio Torto a partir da ponte em aço cortén projetada por Fernando Távora, chega-se na Esplanada no Freixo. A ponte de Távora atualmente encontra-se em outro ponto sobre o Rio Torto, porém, na proposta é deslocada no intuito de ser utilizada com mais frequência, uma vez que estará inserida em uma rota relevante do projeto.

O projeto da Praça pode ser dividido em duas escalas, respectivamente: a primeira, em que é proposto um ambiente de descanso com relva ampla e pisoteável e que incentiva a permanência num sítio calmo e contemplativo e a segunda, que se trata de um projeto para as frentes do Rio Torto e que busca interação direta com a água.

A praça possui 10 metros de desnível a ser vencido entre o Rio Douro e EN108. Na primeira parte da praça a diferença de cota é vencida de forma mais suave devido à dimensão da faixa de área projetável. Nesse sentido foi considerado relevante também vencer a diferença de nível para pessoas de mobilidade reduzida, sendo propostas

rampas de inclinação até 7% para quem deseje chegar o mais próximo do Rio Douro. O percurso até o Rio é feito de maneira suave e também orgânico sugerindo um passeio contemplativo e relaxante.

No caso da segunda parte da praça, embora o desnível seja menor de um dos lados, chegando a 6,50 metros entre Esplanada do Freixo e Rio Torto, há menos espaço para ser vencido de forma tão sutil. Nesse sentido é sugerida uma escadaria que entre em contato com o Rio Torto e que também estimule a possibilidade de aproximação e interação com o mesmo.

Faz parte do objetivo da proposta que a escadaria do Rio Torto também se comporte como mobiliário urbano ao sugerir cada degrau como bancos contemplativos. Além da escadaria fixa de comunicação entre Esplanada-Rio Torto, são propostos patamares móveis que podem ser deslocados a partir da necessidade do usuário para a garantia de sua maior permanência.

Cabe ressaltar que a diferenciação entre parte 1 e parte 2 do projeto da Praça dos Rios não existe somente pela diferença de nível, já que o projeto tem como intenção elaborar uma transição sutil entre as áreas públicas de percurso (Esplanada do Freixo) e as áreas públicas de permanência (Praça dos Rios). A parte 2 corresponde a uma transição entre os dois sítios que, a partir da Esplanada, começa a se tornar mais permeável e indica a desaceleração do público para contemplação.

Nos fundos do Museu Nacional da Imprensa, abrangido na Proposta 8, é sugerida um maior adensamento de vegetação, já que este sítio não mais corresponderá a um fluxo principal e poderá servir como um espaço calmo e reservado.

Os revestimentos do projeto seguirão toda a intenção de manter uma relação integrada com a proposta completa de requalificação urbana. Dessa forma, são considerados lajetas de betão branco iguais aos da Esplanada para os degraus da Praça.

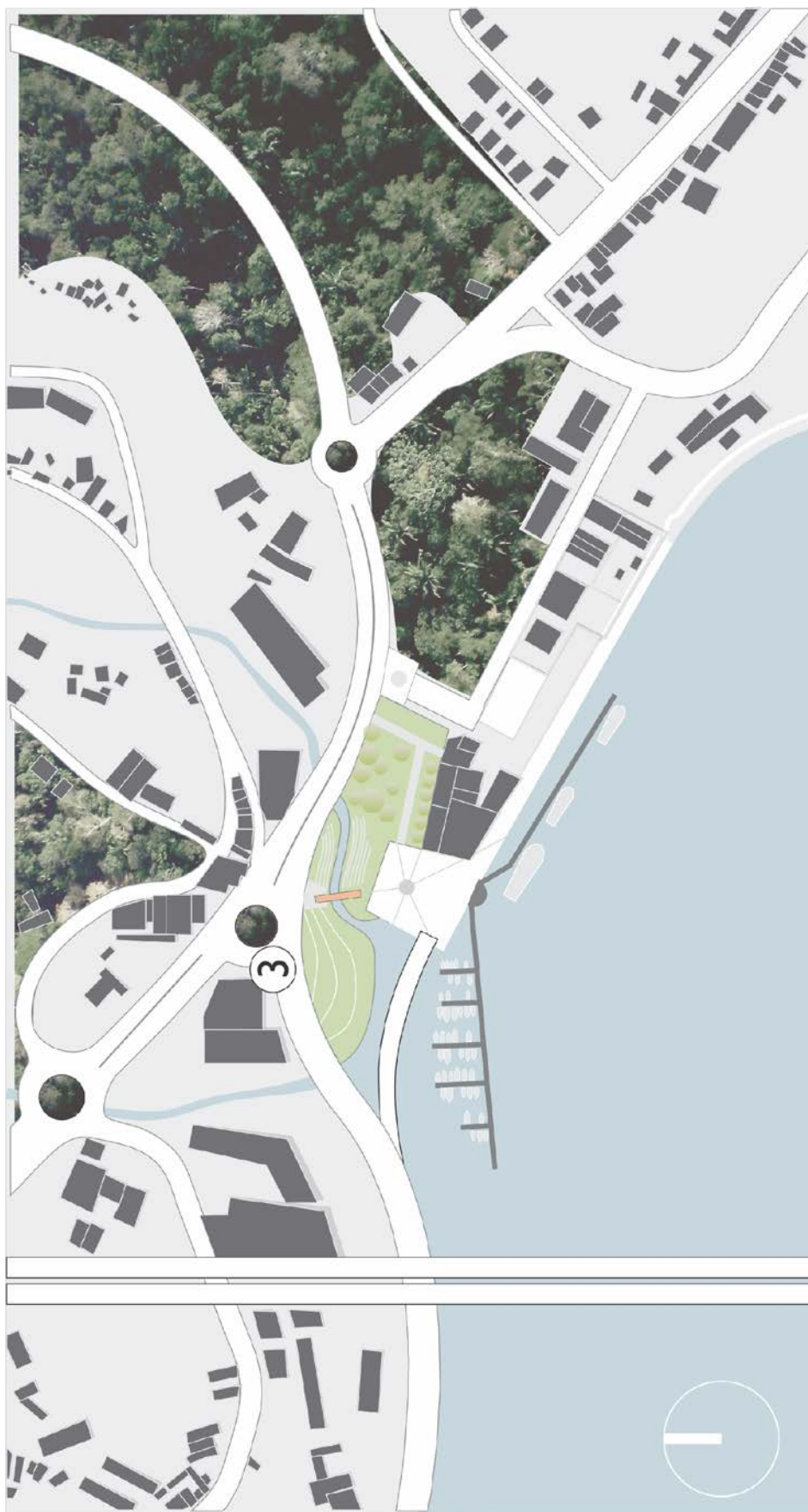


Figura 33 - Proposta 3 - A Praça dos Rios. Fonte: Elaborada pela autora.

4.4 A via do Palácio do Freixo

Considerando o projeto do arquiteto Fernando Távora e também a situação atual de ocupação do solo é estruturada, a partir das diretrizes de garantia de permeabilidade visual e na integração de percursos, a Proposta 4, que será denominada neste trabalho como Via do Palácio do Freixo.

O projeto consiste no desenho de um novo eixo visual inspirado no traçado que compôs a intenção de Fernando Távora para as imediações Palácio do Freixo, mais precisamente para a via de acesso ao Palácio. Contudo, a nova proposta incorpora o edifício industrial que hoje sedia o Museu Nacional da Imprensa no desenho urbano.

Diferente da última versão do projeto de Távora para o Freixo, que incluía a demolição da antiga edificação fabril, a proposição de nova edificação de caráter monumental que se contrapusesse ao Palácio do Freixo e a criação de eixos visuais barrocos que comunicassem os dois pontos focais arquitetônicos, a nova intenção projetual faz uma nova proposição de eixo visual mas, desta vez, enquadra-o em novo ponto focal: o Rio Douro.

É entendido que, embora o Palácio do Freixo tenha valor patrimonial incontestável para o país, a edificação atualmente possui caráter privado – hotel – e o acesso às suas instalações é limitado. Portanto, a definição do novo eixo busca democratizar o espaço e enquadrar o patrimônio natural e público do país com o auxílio de um elemento artístico na perspectiva e que se contraponha à Fonte da Pousada, na outra extremidade da via.

Além a busca pela permeabilidade visual, é importante que haja permeabilidade nos circuitos pedonais. Dessa forma, o novo eixo também será a conexão retilínea entre a EN108 e a Ribeira do Freixo. Neste caso, o novo traçado deve vencer a diferença topográfica de cerca 7 metros entre a via e a ribeira.

Os patamares da escadaria que servem como pequenos redutos para descanso do percurso e contemplação também proporcionam a comunicação Ribeira e Via com o novo terraço do Museu Nacional da Imprensa, que será abordado na Proposta 8, a reabilitação do Museu. Nesse sentido, a escadaria conecta as diferentes cotas de nível do projeto e possibilita ainda mais o trânsito de peões na área de intervenção, principalmente os que se deslocam entre Ribeira e EN108.

Quanto à linguagem da escadaria, que possui em seu desenho seja premissas barrocas de simetria e monumentalidade, é intenção de projeto que a escada seja revestida por elementos contemporâneos, com placas em betão branco, iluminação indireta e corrimão em aço cortén (relacionando com a ponte de Távora citada na Proposta da Praça) e iluminação indireta, de maneira a caracterizá-la como um elemento de transição entre o

antigo – os muros do Palácio do Freixo, a direita – e o recente – as intervenções no Museu Nacional da Imprensa –.

A intenção de propor um novo elemento artístico que se enquadrará no Douro estará centralizado no eixo visual da escadaria e posicionada no próprio Rio Douro. O presente trabalho não especifica em projeto a escultura a ser incluída no programa, embora haja a intenção relacioná-la com a temática do Museu da Imprensa e com questões relacionadas às formas de liberdade.

A temática da liberdade e libertação pode ser abrangida na forma da liberdade de imprensa e também em comemoração dos 100 anos da Revolução Liberal do Porto. Na representação do projeto é sugerida a imagem de duas crianças – o futuro –, um menino e uma menina, que lêem e se libertam. Uma das crianças está virada para a Foz do Douro enquanto a outra para o sentido da nascente.

A escultura sobre água e a intenção de elaborá-la em granito e bronze é inspirada na Sereia de Copenhague, do artista Edvard Eriksen.

Os revestimentos de piso da Via do Palácio se basearão os revestimentos atualmente utilizados no projeto de Távora: o microcubo em granito e placas retangulares também em granito que, em conjunto, fazem uma composição simétrica no percurso de acesso ao Palácio do Freixo. No entanto a paginação passará a ser pensada para se relacionar com o projeto da escadaria. Acredita-se que, desta forma, a nova hierarquia visual será reiterada e acompanhará as premissas de enquadramento do novo eixo visual, o Rio Douro.

Uma releitura paginação de piso elaborada pelo arquiteto Fernando Távora, que centraliza a Fonte da Pousada no começo da via e ajuda a demarcá-la como eixo visual, será reproduzida também na Ribeira do Freixo, em frente à escadaria, no objetivo de manter a linguagem adotada e promover o ordenamento desse eixo, que agora será demarcado também na Ribeira.

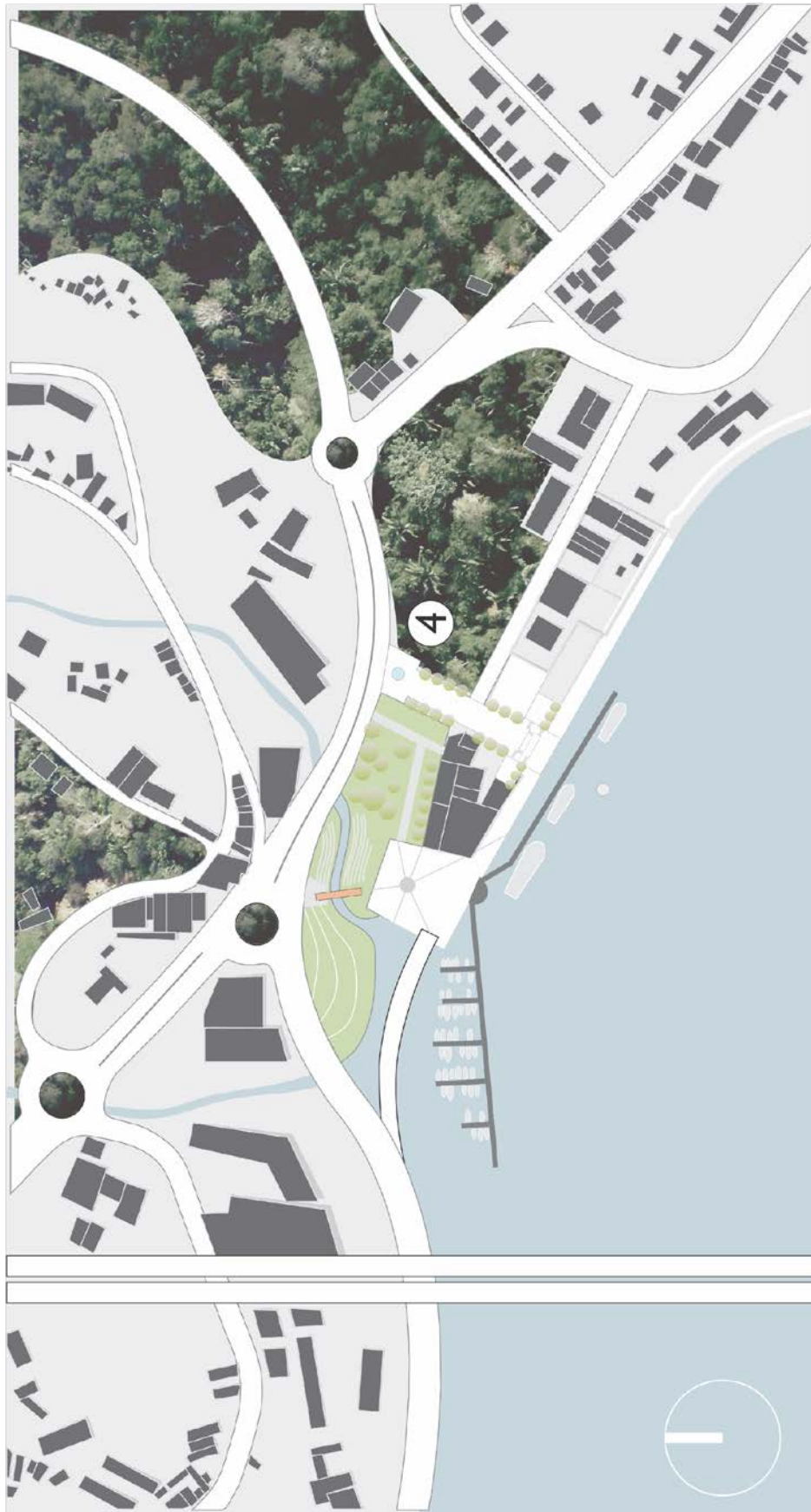


Figura 34 - Proposta 4 - A Via do Palácio. Fonte: Elaborada pela autora.

4.5 A Estrada Nacional 108

Quando percorre a zona do Freixo, a Estrada Nacional 108 não apenas ignora a escala do peão – que é anulada devido a imponência de sua secção transversal e pela velocidade dos veículos que por ali transitam – como também configura um limite físico de desenvolvimento entre zona ribeirinha e Campanhã.

A existência de uma Estrada dentro dos limites urbanos da cidade traz à pauta uma reflexão sobre alternativas que minimizem seus impactos na articulação da cidade. A busca pela proposição de medidas mitigadoras de tais consequências para o cenário urbano do Freixo ocasionou na Proposta 5, que constitui a remodelação da Estrada Nacional 108 e se fundamentará nas diretrizes de reestruturação da hierarquia viária, garantia de permeabilidade visual e de integração de percursos.

Atualmente, os 25 metros de largura da estrada neste trecho ilustram um cenário que desperta atenção redobrada aos peões que utilizam os passeios. Na área objeto de intervenção, a rodovia pode ser setorizada em 3 situações, respectivamente: a primeira, que corresponde à porção entre rotundas, abastecida pela sequência de 5 pistas de rolamento e canteiro central; a segunda, que corresponde à rotunda intermediária com 3 pistas de rolamento; e a terceira, em frente ao Museu Nacional da Imprensa, com 4 pistas de rolamento de canteiro central.

Uma análise inicial indica os canteiros arborizados como uma amenidade na paisagem. Porém, mesmo que humanize o cenário à primeira vista, os canteiros, assim como as pistas, acabam por intensificar ainda mais a impermeabilidade visual de um quarteirão para o outro. Isso ocorre uma vez que as passarelas estão posicionadas somente nas extremidades de cada uma das situações e o canteiro passa a servir apenas como elemento de atenção entre a troca de sentido das pistas.

A dimensão da rotunda fortalece a estruturação da hierarquia do automóvel no logradouro. As três pistas em asfalto acomodam fluxo de veículos muito maior do que a demanda, o que acaba por estimular também o aumento da velocidade dos veículos neste sítio.

A proposta da remodelação da EN108 considera que, por estar situada dentro de um limite urbano, a rodovia deve ter sua hierarquia viária repensada no intuito de integrá-la à malha da cidade e deixar de corresponder a um condicionante físico.

Nesse sentido é proposta uma redução das pistas de rolamento da rotunda (de 3 para 2), a adição de passarelas, que agora serão posicionadas nas extremidades dos percursos e também no meio deles, e a alteração de revestimentos no objetivo de

despertar atenção e reduzir a velocidade dos veículos. No projeto, rotunda e passadeiras terão revestimentos alterados para pavimentação em cubos de granito que, pelo acabamento mais rústico, aumentará o cuidado do motorista.

A Avenida Paiva Couceiro também será abordada na proposta de remodelação da EN108 quanto às intervenções que busquem humanizar o passeio no perímetro da área objeto de intervenção. O mesmo ocorre com a Rua Esteiro de Campanhã, que será pensada de forma a integrar os percursos públicos.

A Rua Esteiro de Campanhã atualmente possui um bolsão de acesso que é utilizado como estacionamento de rua. O desnível entre a rua e a EN108 somado ao canteiro elevado do bolsão impedem a clareza dos fluxos e proporcionam uma área residual utilizada como estacionamento. A presente proposta inclui a remodelação deste bolsão, que assumirá características de uma pequena praça a partir da retirada das vagas e dos limitadores físicos e articulará a zona residencial acima com o restante do Freixo. Desta forma, uma nova passadeira auxiliará na conexão entre Praça dos Rios e zona residencial.

A mesma situação ocorre na área utilizada como estacionamento nos arredores do Museu Nacional da Imprensa, a incluir o passeio do Passeio do Freixo, que também é utilizado como estacionamento público. A proposta inclui a remoção desses dois pontos principais de estacionamento que reiteram a imagem do Freixo como um espaço residual, sem hierarquia pedonal. Estas áreas passarão a compor o domínio do peão e atividades de integração. A solução para a retirada das vagas de rua será abordada na Proposta 7, no projeto do pavilhão temporário.



Figura 35 – Proposta 5 – A Estrada Nacional 108. Fonte: Elaborada pela autora.

4.6 O quarteirão conectivo

A proximidade do Parque Oriental em sua extremidade Sul com a área objeto de intervenção culminou na integração de mais uma quadra à Proposta de Requalificação Urbana. Esta quadra será alvo da Proposta 6 que busca, principalmente, integrar o parque, que acompanha o caminho do Rio Tinto, à frente ribeirinha do Freixo e será desenvolvida no formato de diretriz projetual.

Nesse aspecto e levando em conta o entorno imediato da área objeto de intervenção, foi apontada a quadra como de crucial relevância na conexão do Parque Oriental e a Praça dos Rios. O quarteirão – assim como o parque – também acompanha o caminho do Rio Tinto e, portanto, tem o potencial de servir de articulação entre esses dois pontos de lazer. Cabe destacar que o Parque Oriental não somente possui função urbana atribuída ao lazer, mas tem em seu desenho características de parque linear, que conecta porção considerável da zona de Campanhã.

É considerado que, quando vinculados a partir desta nova área, a proposta reorganizará espacialmente o fluxo de peões e ciclistas no sentido Douro-Campanhã e, aliado à Proposta 1, a Ponte da ribeira, também proporcionará um circuito de qualidade entre Foz e Campanhã – passando pela área de intervenção e pelo Centro do Porto – além de Gondomar-Campanhã – também passando pela área da proposta –.

Porém, para tal iniciativa, torna-se necessária a expropriação e posterior demolição das construções à direita do Rio Tinto nesta quadra, alguns dos quais encontram-se em estado de ruínas, obsoletos e outros com seu uso atribuído a serviços e armazéns.

O quarteirão conectivo terá características de praça linear ao acompanhar o Rio Tinto e contará com travessias de segurança na Avenida Paiva Couceiro – quando se conecta com a Praça dos Rios – e com a EN108 – quando se conecta com o Parque Oriental –. A proposição dessas travessias será aliada de elementos que busquem reduzir a velocidade dos veículos e aumentar a atenção. É destacada a diferenciação por material nas passadeiras, como paver e até a redução da largura da faixa de rolamento, além da própria redução da velocidade permitida.

A nova quadra integrada ao projeto, uma vez lhe atribuída a ocupação pública, ocasionou na proposição de um novo projeto que solucionasse a dedução dos estacionamentos quando, na Proposta 5, é sugerida a retirada dos bolsões e vagas de rua em espaços residuais públicos ou semipúblicos.

Para a solucionar a retirada expressiva das vagas de estacionamento nas ruas junto às novas demandas para o sítio, que passarão a existir uma vez implantada a projeto de requalificação, é sugerido, no quarteirão conectivo, uma edificação temporária



Figura 36 - Proposta 6 - O Quarteirão Conectivo. Fonte: Elaborada pela autora.

destinada a um estacionamento, mas com características de pavilhão multiuso, melhor explorado na Proposta 7.

4.7 O pavilhão multiuso

A necessidade de ser proposta uma alternativa que suprisse a carência de estacionamentos – resultante da retirada de vagas nos sítios obsoletos públicos e semipúblicos e somada à nova demanda pretendida para a Proposta de requalificação urbana – ocasionou no projeto de um edifício temporário de desenho livre e versátil, capaz de explorar novas possibilidades de uso e também configurá-lo como um pavilhão multiuso.

A intenção de projetar um edifício de estacionamento surge a partir de análises espaciais do Freixo e a sua integração com outras zonas. Nesse aspecto, foi possível compreender que a principal forma de deslocamento pela área objeto de intervenção se dá por meio de veículos particulares, uma vez que há uma grande carência no cardápio de mobilidade e que, até o momento, não são estimuladas alternativas sustentáveis de deslocamento.

Mesmo ao considerar a intenção da presente proposta em ampliar as alternativas de mobilidade e conectar o Freixo à Foz, à Gondomar e ao interior de Campanhã para peões e ciclistas, é necessário ponderar que os resultados do projeto não serão imediatos e podem necessitar de alternativas paliativas que auxiliem no processo de transição dos padrões de ocupação.

Nesse sentido, o estacionamento surge no intuito de resolver questões de adaptabilidade do público à nova área ao sugerir um edifício de caráter temporário, que possa ser desmontado quando sua relevância passar a ser desconsiderada.

O projeto da nova construção deve abrigar número de veículos correspondente ao número de vagas retiradas das ruas e acomodar outra parcela dos veículos que surgem em razão dos novos atrativos que constituirão a zona do Freixo. Ao mesmo tempo, constitui intenção do projeto que o desenho seja versátil e capaz de abrigar exposições e eventos, configurando um caráter multiuso.

A implantação do edifício fica às margens da EN108 e a sua orientação busca enquadrar a proposta de requalificação urbana e explorar um novo eixo visual a quem transita pela Estrada. Nesse sentido, a orientação do edifício se espelha na orientação dos edifícios da quadra em frente e a nova perspectiva passa a apontar para a Praça dos Rios.

A entrada e saída de veículos no edifício ocorrerá pela própria Estrada Nacional 108 enquanto que peões poderão acessá-lo também a partir da praça linear, que correrá aos fundos do Quarteirão Conectivo, no caminho do Rio Tinto. Constitui intenção do projeto que o edifício seja isolado na quadra, mais próximo o possível da Rodovia, e que a praça linear abrace todo o seu entorno, sem limites físicos ou visuais.

Para abrigar as vagas pretendidas em uma projeção não agressiva à praça linear, o edifício concebido numa forma retangular e é dividido em 4 andares, respectivamente. No entanto, os andares assumem características distintas ao propor uma diferença de pé direito, levando em consideração sua relevância para com o entorno.

Ao sugerir o caráter temporário é proposto que o edifício de estacionamento seja executado principalmente em estrutura metálica com fechamento em painéis também metálicos e vazados, no objetivo de trazer leveza e ventilação ao interior. Os painéis também são pensados de forma a sugerir a possibilidade de troca ou a sua própria retirada no intuito de se adaptar às atividades multiuso e promover diferentes interações com o público ao assumir características de “alçado vivo”.

No caso do pavimento rés do chão (1º), este assume relevância considerável por estar no nível do observador e assumir características mais convidativas ao público para o desenvolvimento de atividades expositivas e eventos. O pavimento também tem potencial de explorar a permeabilidade visual entre praça linear e EN108. Nesse sentido, é interessante que possua um pé direito elevado que garanta a amplitude e a transparência desejada, sendo considerado um espaço estratégico coberto e multiuso na área objeto de intervenção.

A mesma relevância é buscada no quarto e último pavimento ao sugerir que seja um espaço descoberto e, por consequência, adaptável a várias atividades multiuso, como shows e eventos ao ar livre. A quem observa do exterior, o quarto andar aparenta ser uma repetição do segundo e terceiro, simulando um pavimento coberto.

O projeto do edifício de estacionamento busca uma linguagem simples e contemporânea no objetivo de não o configurar como um obstáculo visual ocasionado pelas suas dimensões. Estrutura, rampa de veículos e painéis metálicos são pensados em cores claras que se harmonizam com o verde da praça linear, que também terá uma massa vegetativa mais intensa nas proximidades do edifício.

A presente proposta 7 será abordada até esta etapa de intenção projetual.



Figura 37 - Proposta 7 - O Pavilhão Multiuso. Fonte: Elaborada pela autora.

4.8 Reabilitação do Museu Nacional da Imprensa, Jornais e Artes

Gráficas

O endereço do Museu Nacional da Imprensa, Jornais e Artes Gráficas na Estrada Nacional 108 e sua respectiva sede em edificação fabril centenária contígua ao Palácio do Freixo, caracteriza-o como um elemento de interesse à presente proposta de requalificação urbana.

Não somente pela atribuição museológica, que por si só já o confere relevância e atratividade no âmbito cultural, de lazer e de ensino Portuense, sua tipologia, respectiva escala e a consolidação do edifício no território ao longo dos anos o enquadra em posição de destaque na paisagem do Freixo, muito embora o estado atual de conservação de seus alçados induza uma leitura contrária.

Nesse sentido, é salientada a necessidade de incluir o Museu e sua sede na agenda de requalificação urbana no Freixo pois, mesmo que a intenção projetual tenha como enfoque a busca da qualidade dos espaços públicos, o resgate da experiência pedonal e a democratização dos sítios residuais, torna-se imprescindível que os elementos privados das imediações acompanhem a proposta, sejam parte integrante do projeto e componham o cenário de forma harmônica e complementar.

O Museu acaba por estar estrategicamente posicionado no perímetro de intervenção de projeto e, uma vez devidamente reabilitado, será um potencial catalisador de fluxos tanto no sentido Porto-Gondomar quanto no sentido Ribeira-Campanhã, adentrando o Parque Oriental.

Considera-se também que, a partir de uma reforma da hierarquia viária, abordada na Proposta 5, e maior oferta de modais de transporte, o Museu, servido de iniciativas de requalificação e com certos estímulos à variedade de ocupação do solo em seu entorno, será um potencial descentralizador das atividades culturais e de lazer da cidade que hoje concentram-se, em sua maioria, no centro histórico do Porto.

Ainda, em complemento a todas as potencialidades urbanísticas que o espaço museológico constitui, é ressaltado também o sítio em que o edifício está enquadrado. A vista singular do Rio Douro que o Freixo proporciona ao público é sabida antes mesmo da valorização atual das frentes d'água. No Século XVIII o Palácio do Freixo, patrimônio barroco projetado por Nicolau Nasoni, já explorava com excelência o potencial visual que o sítio possui. O momento em que as margens do Rio Douro se afastam ainda mais uma da outra se transforma na vista emoldurada pelas janelas do Palácio, que também é a vista das janelas do Museu Nacional da Imprensa.

Porém, em contraponto com o Palácio do Freixo, o edifício que hoje sedia o Museu não foi concebido para possuir o mesmo caráter imponente do projeto de Nasoni. Atendendo às demandas da época, a construção fabril erguida ao lado do Palácio era composta, principalmente, por duas naves de alçados crus, vãos livres e pé direito duplo.

A adesão do edifício por parte do Museu em 1997 iniciou um processo de reformas que adaptaram seu interior e exterior ao novo uso que lhe foi atribuído. De imediato é possível mencionar a criação de um acesso principal ao público e o fechamento dos alçados por grandes painéis com iluminação focal que ilustram referências à imprensa e às artes gráficas.

Porém, com o passar do tempo, a exposição destes painéis às intempéries e baixa manutenção dos alçados ocasionou um cenário depreciado que é reforçado ao analisar demais condições de acessibilidade e tratamento de paisagem.

Por trás dos grandes painéis com constantes elementos decorativos que buscam atrair o interesse dos visitantes, o Museu esconde uma arquitetura que, apesar de pouco valorizada e carecida de elementos que a coloquem em um patamar de relevância no contexto patrimonial da cidade, marca um período fabril expressivo do processo de ocupação do solo de Campanhã.

A não-classificação do edifício por parte da Câmara Municipal do Porto, seja pela ausência de valor patrimonial arquitetônico ou quaisquer motivos minuciosamente avaliados, não faz anular a relevância histórica que a edificação centenária neste sítio tem para a memória da cidade e respectivo processo de ocupação.

Desta forma, a proposta de reabilitação do edifício é pensada de forma a expor ao público uma arquitetura que evidencia nada além de sua função para a sociedade, que contrapõem o valor patrimonial de sua linguagem.

Em complemento, é citado o compromisso com a sustentabilidade ao contextualizar a edificação às necessidades atuais sem que seja necessária sua demolição completa para posterior reconstrução. A proposta busca aproveitar toda a sua estrutura existente e complementá-la somente em situações que se façam necessárias.

Dessa forma e no intuito de recuperar a qualidade dos componentes da paisagem ribeirinha do Freixo, é proposta a reabilitação dos alçados do Museu Nacional da Imprensa. Porém, haja a vista intenção de elaborar um projeto que vá além da cenografia e que busque uma melhor articulação do público e do privado, o presente projeto também abordará questões relacionadas aos fluxos, demandas e projeções que a administração do Museu almeje para o futuro.

Volumetria do Museu Nacional da Imprensa, Jornais e Artes Gráficas

O edifício pode ser setorizado em 5 construções complementares que correspondem a Nave 1 (1), Nave 2 (2), Subsolo (3), Anexo 1 (4) e Anexo 2 (5), conforme pode ser visualizado na Figura 38, a seguir.

A construção está implantada em um sítio de declividade acentuada e sua altura é relativa de acordo com a perspectiva do observador. Para quem a observa a partir da EN 108, o subsolo do edifício aparece de forma discreta e as Naves 1 e 2 ficam em evidência. No entanto, se observado a partir do Rio Douro, o subsolo é mais imponente e assume características de rés do chão muito embora não se relacione com o seu exterior.

Setorização e circuito do Museu Nacional da Imprensa, Jornais e Artes Gráficas

Nave 1 – Onde é localizada a Sala Rodrigo Álvares, que corresponde à galeria de exposições permanentes do Museu, com mostra batizada de “Memórias Vivas da Imprensa”. Uma intervenção posterior na estrutura original da edificação projeta o acesso principal do Museu no centro da Nave 1. Dessa forma, a galeria de exposições permanentes divide a Nave 1 com a bilheteria do Museu e tem sua dinâmica espacial confusa.

A galeria apresenta equipamentos e peças históricas da indústria gráfica, com algumas das quais é possível interagir e perceber de maneira mais prática o seu funcionamento. As paredes brancas, o piso avermelhado e maquinaria em tons escuros que acabam por combinar com a estrutura metálica do mezanino.

A cobertura é feita com telhas metálicas e tesouras aparentes. A quantidade de aberturas não tão notáveis nos alçados da edificação e a iluminação zenital garante um bom aproveitamento da iluminação natural.

Embora seja a galeria de exposições permanentes do Museu, a Sala Rodrigo Álvares também abriga exposições de caráter temporário devido a carência de uma sala destinada a esse tipo de exposição. A maquinaria da galeria conta com uma variedade de detalhes em cada uma das peças. Desse modo, é importante que os componentes expositivos não entrem em conflito uns com os outros, e ainda mais importante que não sejam misturados com outras exposições.



Figura 38 - Volumetria e Setorização atual do Museu Nacional da Imprensa. Fonte: Google Earth e personalizado pela autora.

A Nave 1 também possui um mezanino metálico que abriga a segunda parte da exposição “Memórias Vivas da Imprensa” e o seu acesso é feito unicamente por escadarias que dificultam o livre trânsito por pessoas de mobilidade reduzida. Essa situação também ocorre no deslocamento da Nave 1 para o Subsolo, onde se localiza a próxima galeria. É possível perceber que o mezanino não somente amplia o espaço da galeria, como oportuniza o visitante de contemplar a maquinaria de cima, fora da perspectiva habitual do observador.

Serão abordadas, na presente proposta de reabilitação do Museu, estratégias projetuais no intuito de organizar o fluxo interno da Nave 1 e, por consequência, de todo o Museu Nacional da Imprensa. Destacam-se: a proposição de novo acesso principal e a desobstrução dos fluxos sala ocasionada pela bilheteria e pelas exposições temporárias, que ganharão espaço exclusivo. Como diretrizes serão lançadas novas sugestões de cores e revestimentos que valorizem os elementos expositivos.

Nave 2 – Apesar de conter características espaciais muito similares à Nave 1, o interior da Nave 2 é destinado a guarda de peças e atualmente configura-se como um armazém, embora seja um espaço potencial para exposições.

A Nave 2 sofrerá alterações internas para abrigar nova sala de exposições, denominada “Imprensa da Lusofonia”⁴⁷, que está nos planos para uma próxima etapa de ampliação do Museu, de acordo com seu diretor, Luís Humberto Marcos.

Serão removidas as salas internas da Nave 2 no objetivo de projetar um salão amplo e integrado. O volume de transição entre as Naves 1 e 2 também será reprojetoado para promover a acessibilidade universal a todo o espaço expositivo, que conecte os pavimentos desde o subsolo ao mezanino.

Anexo 1 – as edificações do Anexo 1 serão pensadas para compor as instalações do Museu de maneira complementar, mantendo suas estruturas independentes. A partir da realocação da Marina do Freixo para a proposição da Esplanada do Freixo, abordada na Proposta 2, tornou-se necessário refletir sobre a nova instalação do Restaurante da Marina.

Nesse contexto e no objetivo de propor alternativas que, em conjunto, componham um espaço público de sucesso e convidativo a todos, o Restaurante da Marina passará a

⁴⁷ MARCOS, L. H., 2014 – “Museu da Imprensa. Descentralizar e democratizar” *Revista da Faculdade de Letras, CIÊNCIAS TÉCNICAS E PATRIMÔNIO*, Volume XIII, p. 275-296. URL: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/13002.pdf> último acesso em 29/09/2020.

compor parte do Anexo 1, que hoje encontra-se em um estado residual e será requalificado, de forma a manter a sua vista privilegiada junto ao Douro em um terraço integrado ao Museu.

A segunda parte do Anexo 1 manterá o uso atual de armazém, porém com alterações nos alçados que se tornam mais atrativas ao público e harmônicas ao conjunto projeto. A linguagem do armazém se relacionará com a da nova instalação sugerida para a Marina do Freixo, com alçados projetados e cobertura projetados em painel tipo sanduíche na cor chumbo, no intuito de garantir uma identidade planejada ao complexo.

Anexo 2 – Não será abordado no presente trabalho. Corresponde a espaços administrativos, educativos, alojamento e demais atividades complementares do Museu Nacional da Imprensa. Neste anexo serão desenvolvidas apenas questões e elementos pertinentes aos alçados.

Subsolo – Abriga duas exposições do Museu, uma permanente e uma semipermanente, ambas relacionadas ao Festival PortoCartoon. Após passagem pela Sala Rodrigo Álvares, na Nave 1, o visitante do Museu desce uma escadaria que o leva as galerias do Subsolo.

Como as galerias apresentam mesma mostra, acabam por se mesclar em uma só, sendo possível diferenciá-las apenas pela cor dos revestimentos adotados. Trata-se da exposição “PORTOCARTOON | RISOS DO MUNDO”, que em seu espaço permanente expõe somente os trabalhos premiados do *PortoCartoon World Festival* e em seu espaço semipermanente apresenta ao público os trabalhos da última edição do mesmo Festival e é atualizada a cada ano.

As galerias do PortoCartoon possuem pé direito aparentemente reduzido e diferentes patamares que, juntamente com a iluminação exclusivamente artificial, acabam restringir a amplitude da sala. As galerias do subsolo são ambientes com acabamentos rústicos e menos sofisticados e possuem paredes amovíveis que permitem as salas se adaptarem à novas demandas e exposições.

As obras são apresentadas de forma democrática, uma vez que todos os elementos expositivos (cartoons) possuem a mesmas medidas e padrão de apresentação.

Porém, a estrutura do subsolo não é explorada em sua totalidade pelas galerias PortoCartoon. Há uma porção que se encontra em estado de ruína em frente à ribeira, e que também corresponde a uma potencialidade a ser explorada no presente trabalho que, no subsolo do Museu, proporá a reorganização de fluxos, a ocupação dos espaços residuais e o “diálogo” entre o exterior e o interior do edifício.

Para a ocupação dos espaços residuais, será considerada uma ampliação do espaço expositivo do PortoCartoon para que seja possível abrigar mais obras do Festival, já que

crece a cada ano. Para que a edificação se relacione com a ribeira, faz parte do projeto a proposição de elementos que incentivem a variedade de usos diferentes períodos do dia.

Dessa maneira, são projetados 4 restaurantes de pequeno porte de forma a estimular a visita e a permanência do público. Os restaurantes terão acesso de serviços, que será compartilhado com o acesso de serviços do próprio museu, além de contarem com infraestrutura de apoio para suas instalações.

Um novo elemento arquitetónico

Anexo 3 – No objetivo de estimular a comunicação o Museu da Imprensa com o exterior, despertar o interesse do público e transformar o Museu em uma instalação mais amigável e democrática e, no objetivo que elaborar um projeto em que as intenções da administração do Museu para o futuro sejam levadas em consideração, é proposto um terceiro anexo, que também será o novo acesso principal à edificação.

O conceito para o Anexo 3 é inspirado em referenciais projetos de reconversão elaborados em diversos sítios, onde a arquitetura original é contrastada por elementos contemporâneos que permitem identificar a intervenção e situar o período temporal.

Dessa forma, o projeto do Anexo 3 corresponde a um polígono envidraçado no intuito de estimular a comunicabilidade entre o conteúdo expositivo no interior do museu com o público que circula em suas imediações. O polígono em vidro será estruturado por elementos metálicos que referenciem a época industrial do Porto à contemporaneidade. Ainda, a proposição do Anexo 3 garantirá a nova hierarquia dos fluxos e demarcará novo acesso principal ao Museu Nacional da Imprensa.

O interior da edificação será um pavilhão público expositivo que ilustre parte do conteúdo a ser apresentado no interior do museu no pavimento rés do chão, juntamente com nova bilheteria. A nova construção anexa também contará com mezanino que corresponderá a uma nova sala de exposições, também prevista para uma segunda etapa de ampliações do Museu: a Sala de Censura à Imprensa⁴⁸.

Por fim, o espaço residual imediato do Museu Nacional da Imprensa, que corresponde à cobertura do subsolo, também será sítio de intervenções: nele será proposto um terraço público contemplativo do Rio Douro. Esse mesmo espaço será dividido com a área

⁴⁸ MARCOS, L. H., 2014 – “*Museu da Imprensa. Descentralizar e democratizar*” *Revista da Faculdade de Letras, CIÊNCIAS TÉCNICAS E PATRIMÔNIO*, Volume XIII, p. 275-296. URL: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/13002.pdf> último acesso em 29/09/2020.

externa do novo Restaurante da Marina, além de corresponder ao final do circuito museológico.

Tais elementos previamente citados compõem diretrizes projetuais e a proposta de reabilitação do Museu Nacional, que busca a integração harmônica de seus alçados ao complexo do projeto, a reorganização dos fluxos internos, a proposição de ocupação de espaços residuais do Museu e integra à proposta as projeções da administração do Museu para o futuro com a proposição de duas novas salas expositivas.



Figura 39 - Proposta 8 - O Museu Nacional da Imprensa. Fonte: Elaborada pela autora.

4.9 A nova Marina do Freixo e a ponte pela cota baixa

Ao sugerir a realocação da Marina do Freixo e a sua respectiva infraestrutura na proposta que abrange a Esplanada do Freixo, tornou-se necessária a sugestão de uma alternativa que não somente se limitasse à escolha de um o novo sítio para marina, mas que também ajudasse a compor toda a proposta de requalificação, uma vez que a marina realiza atividades complementares de muita importância para o estímulo da vitalidade urbana do Freixo.

Nesse caso e analisando sua estrutura atual, principalmente do armazém e trapiche, a sua realocação foi pensada de forma a manter a estrutura original do trapiche, alterando apenas o seu acesso principal. A nova marina se referencia em diretrizes no incentivo da variedade de usos, ao ser mantida no perímetro de intervenção, e na qualificação do espaço pelo desenho urbano ao propor linguagem arquitetônica que se relacione com todo o conjunto a ser requalificado.

Ainda, o sítio em que se pretende realocar a marina dispõe de alternativas que possibilitam uma intenção futura de ampliação das instalações ao longo da Avenida Paiva Couceiro, em contrapartida à retirada do estacionamento dos cruzeiros de rio e das vagas secas que antes comprometiam a vista do Douro a partir da Esplanada e Passeio do Freixo.

O sistema estrutural da nova edificação da Marina se relacionará com o sistema estrutural do armazém reformado do Museu Nacional da Imprensa, abrangido na Proposta 8, com alçados em painéis sanduíche e telhado em 2 águas também em painel sanduíche, na cor chumbo. No caso do trapiche, este terá o acesso modificado, porém manterá toda a estrutura original com apenas alterações nas cores dos pilares que o estruturam no Rio Douro, que passarão a ser esbranquiçados e ter medidas uniformes.

A proposta de realocação da Marina será desenvolvida até a etapa de diretriz projetual juntamente com a proposição de uma nova ponte pedonal na cota baixa do Rio Douro em direção à Vila Nova de Gaia, sob a projeção da Ponte do Freixo.

A nova ponte busca solucionar a carência atual de conexão Porto-Vila Nova de Gaia pela cota baixa do Rio Douro. Embora, nas duas Câmaras Municipais, haja a intenção de construir uma nova travessia entre Oliveira do Douro e Campanhã, denominada Ponte D. António Francisco, a ponte da presente proposta de requalificação urbana tem em seu programa de necessidades uma travessia exclusivamente pedonal e ciclável que articule, a partir da Esplanada do Freixo, Porto (pela ribeira), Gondomar, Vila Nova de Gaia e o Norte de Campanhã.

O projeto aproveita a estrutura original da Ponte do Freixo ao percorrer o seu centro, entre os dois pilares irmãos da ponte da cota alta, mantendo a cota baixa de 12 metros sobre o Rio Douro, a mesma da Ponte Dom Luís I. Nesse sentido, a ponte parte da Avenida Paiva Couceiro na cota 8,50m e deve vencer, por meio de uma rampa integrada, o desnível de 3,50m até atingir a cota desejada de 12m.

Embora tratado em fase de diretriz projetual, é intenção que a proposta seja articulada visualmente. Por isso, é sugerida que a nova ponte componha o cenário em harmonia com a Ponte da Ribeira, abrangida na Proposta 1, e com a própria Ponte do Freixo, com quem agora divide a estrutura principal sobre o Rio Douro. Nesse sentido é proposta uma ponte em estrutura também em betão branco, como a da proposta 1, com estrutura leve, guardas e iluminação na mesma composição.



Figura 40 - Proposta 9, A Nova Marina do Freixo. Fonte: Elaborada pela autora.

CONCLUSÃO

A memória de projeto configura-se como etapa inicial para a proposição de requalificação urbana na área envolvente ao Palácio do Freixo. O desenvolvimento do trabalho permitiu uma reflexão mais aprofundada sobre o processo de ocupação urbana nesta zona e os mais variados motivos que a caracterizaram como imagem depreciada nos dias atuais, mesmo posicionada em um sítio de grande potencial paisagístico.

Ao mesmo tempo, a pesquisa sobre o processo de industrialização ocasionou no pensamento de valorização o patrimônio industrial e na utilização dos condicionantes urbanos a favor da realidade atual. Nesse sentido, identificar as características, potencialidades e carências da área objeto de intervenção foi considerado um ponto crucial que marcou o pontapé de um conjunto de projetos de intervenção.

No entanto, a variedade de características encontradas no sítio norteia um projeto de escala considerável e que leva em conta subdivisões do mesmo sítio que possuem pontos a serem explorados. As subdivisões culminaram no lançamento de 9 propostas distintas, porém complementares, que buscam qualificar o espaço urbano e reestruturar toda a zona do Freixo.

Das 9 propostas sugeridas, 6 delas foram selecionadas para uma próxima etapa de desenho que será abordado em diferentes escalas, desde 1:1000 até 1:10. As 6 propostas selecionadas correspondem a respectivamente:

- Proposta 1, a ponte pela ribeira;
- Proposta 2, a esplanada do Freixo;
- Proposta 3, a Praça dos Rios;
- Proposta 4, a via do Palácio;
- Proposta 5, a Estrada Nacional 108;
- Proposta 8, o Museu Nacional da Imprensa.

A presente memória atingiu o objetivo de compreender as diferentes etapas de análise, desde o processo de evolução urbana ao diagnóstico, de relacionar soluções projetuais contemporâneas com algumas das situações identificadas na área objeto de intervenção, na definição de diretrizes de projeto que correspondem ao pontapé inicial de um projeto mais aprofundado e na justificação de cada uma das propostas de acordo com as características específicas de cada sítio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AFASIA ARCHZINE. *Dissing + Weitling*. URL: <https://afasiaarchzine.com/2016/06/dissingweitling/>, último acesso em 21/09/2020.
- ALGARVE FUN. *O Melhor Guia para Vilamoura*. URL: <https://www.algarvefun.com/pt-pt/vilamoura/melhor-guia-para-vilamoura/>, último acesso em 21/09/2020.
- ARCH DAILY. *Bicycle Snake / DISSING+WEITLING Architecture*. URL: <https://www.archdaily.com.br/br/627147/bicycle-snake-dissing-mais-weitling-architecture>, último acesso em 21/09/2020.
- ARCH DAILY. *London Business School, The Same Ofer Centre/ Sheppard Robson*. URL: <https://www.archdaily.com/888570/london-business-school-the-sammy-ofer-centre-sheppard-robson>, último acesso em 22/09/2020.
- ARCH DAILY. *Neubau Parkhaus SMA / HHS Planer + Architekten AG*. URL: <https://www.archdaily.com/489026/neubau-parkhaus-sma-hhs-planer-architekten-ag>, ultimo acesso em: 22/09/2020.
- ARCH DAILY. *O que são e quais as diferenças entre retrofit , reabilitação e restauro?* URL: <https://www.archdaily.com.br/br/937253/o-que-sao-e-quais-as-diferencas-entre-retrofit-reabilitacao-e-restauro>, último acesso em 22/09/2020.
- ARCH DAILY. *Parking Building / JAAM sociedad de arquitectura*. URL: <https://www.archdaily.com/472660/edificio-de-aparcamientos-jaam-sociedad-de-arquitectura>, último acesso em: 22/09/2020.
- ARCH DAILY. *Pinacoteca do Estado de São Paulo / Paulo Mendes da Rocha + Eduardo Colonelli + Weliton Ricoy Torres*. URL: <https://www.archdaily.com.br/br/787997/pinacoteca-do-estado-de-sao-paulo-paulo-mendes-da-rocha>, último acesso em 22/09/2020.
- ARCH DAILY. *Zhangjiagang Town River Reconstruction / Botao Landscape*. URL: <https://www.archdaily.com/563128/zhangjiagang-town-river-reconstruction-botao-landscape>, acesso em: 21/09/2020.
- ARQUIVO MUNICIPAL DO PORTO. URL: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>, último acesso em 20/02/2020.
- ARQUIVO MUNICIPAL DO PORTO, 1940 - *Fotografia aérea da cidade do Porto: 1939-1940: fiada 26 n.º 624*. URL: <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/589737/?q=freixo+1939>, último acesso em 20/09/2020.
- CARDOSO, M. T., 2019 - *Revolução Industrial: O Debate Histórico*

e a Teoria Clássica da Acumulação (Trabalho de Conclusão de Curso), Universidade Federal do Rio de Janeiro. URL:

<https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/8978/1/MTCardoso.pdf> , último acesso 20/09/2020.

CARVALHO, L., n.d - *Industrialização e trabalho*. URL:

<https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/industrializacao-trabalho.htm>, último acesso 20/09/2020.

CHICAGO. *Cultural Affairs and Special Events*. URL:

https://www.chicago.gov/city/en/depts/dca/supp_info/chicago_s_publicartcloudgateinmillenniapark.html, último acesso em: 21/09/2020.

CONSTRUIR. *Porto: Constitucional dá Luz Verde ao Projecto de Kengo Kuma para o Matadouro*. URL: <https://construir.pt/2020/04/24/porto-constitucional-da-luz-verde-ao-projecto-de-kengo-kuma-para-o-matadouro/>, último acesso em 22/09/2020.

DOURO MARINA. *Projecto*. URL: <http://www.douromarina.com/pt/a-marina/projecto/>, último acesso em 21/09/2020.

FERNANDES, F.; CANNATA, M., 2002 – *Formas Urbanas – Urban Shape*. Concreta: ASA.

G1. *Estátua de menina encarando touro de Wall Street vai continuar em NY*. URL:

<https://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/estatua-de-menina-encarando-touro-de-wall-street-vai-continuar-em-ny.ghtml>, último acesso em 21/09/2020.

GO PORTO. *Matadouro de Campanhã*. URL: http://www.goporto.pt/grandes-intervencoes/antigo-matadouro_5, último acesso em 22/09/2020.

GUERREIRO, M. I. V. C, 2016 – *Caracterização das Infraestruturas para a Náutica de Recreio em Portugal*. (Dissertação para Grau de Mestre) Técnico Lisboa.

GUGGENHEIM BILBÃO. *Mamãe*. URL: <https://www.guggenheim-bilbao.eus/en/the-collection/works/maman>, último acesso em 21/09/2020.

JUNCAL, M., 2012 - *Robert Auzelle e o urbanismo francês dos meados do*

século XX no "Plano Diretor da Cidade do Porto" de 1962. URL:

<https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9962.pdf>

LAUD8 – LANDSCAPE ARCHITETURE + URBAN DESIGN. *Cykelslangen - The Bicycle Snake*. URL: <https://laud8.wordpress.com/2015/03/17/cykelslangen-the-bicycle-snake/>, último acesso em 21/09/2020.

MAGALHÃES, M. M. A., 1988 - *A indústria do Porto na primeira metade do século XIX*.

Revista da Faculdade de Letras – Geografia. URL: [https://repositorio-](https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/8974/2/1550.pdf)

[aberto.up.pt/bitstream/10216/8974/2/1550.pdf](https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/8974/2/1550.pdf), último acesso em: 20/09/2020.

MARBELLA BEACH FRONT. *Puerto Banus*. URL: <https://marbellabeachfront.com/pt/ag-puerto-banus/> último acesso em 21/09/2020.

MARCOS, L. H., 2014 – “*Museu da Imprensa. Descentralizar e democratizar*” *Revista da Faculdade de Letras, CIÊNCIAS TÉCNICAS E PATRIMÔNIO*, Volume XIII, p. 275-296.

URL: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/13002.pdf> último acesso em 29/09/2020.

NIT. *Veja a estátua da Pequena sereia*. URL: <https://www.nit.pt/fora-de-casa/viagens/12-razoes-copenhaga/attachment/197396>, último acesso em 21/09/2020.

O PORTO COOL. *Douro Marina*. URL: <https://oportocool.blog/2014/06/05/douro-marina/>, último acesso em 21/09/2020.

PATRIMONIO CULTURAL – REPÚBLICA PORTUGUESA. *Museu Nacional da Imprensa*. URL: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/museus-e-monumentos/rede-portuguesa/m/museu-nacional-da-imprensa/>, último acesso em 21/09/2020.

PORTO, 2018 - *Plano Diretor Cidade do Porto, 1962*. URL: https://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-diretor-da-cidade-do-porto-1962, último acesso em 20/09/2020.

PORTO, 2018 - *Plano Regulador da Cidade do Porto*. URL: https://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-regulador-da-cidade-do-porto-1947-1952, último acesso em 20/09/2020.

PORTO. *Mipweb – Portal de Informação Geográfica*. URL: https://mipweb.cm-porto.pt/MuniSIG/MuniSIGViewer/Index.html?configBase=https://mipweb.cm-porto.pt/MuniSIG/REST/sites/Urbanismo/viewers/Mipweb_-_Mobile/virtualdirectory/Resources/Config/Default acesso em 29/09/2020.

PORTO. *Reconversão do Matadouro está adjudicada e promete mudar a cidade com 40 milhões de investimento*. URL: <http://www.porto.pt/noticias/matadouro-de-campanha-ja-esta-adjudicado-e-promete-mudar-a-cidade-atraves-de-quase-40-milhoes-de-euros->, último acesso em 22/09/2020.

PORTO DE ANTANHO, 2016 - *Freguesia de Campanhã, Freixo e Palácio do Freixo*. URL: <http://portodeantanho.blogspot.com/2016/12/continuacao-16.html>, último acesso em 20/09/2020.

PORTUGAL, 2012 - *Alteração ao Regulamento do Plano Diretor Municipal do Porto, de 25 de outubro de 2012*. (2ª série). Diário da República. URL: https://balcaovirtual.cm-porto.pt/PT/cidadaos/guiatematico/PlaneamentoOrdenamento/Documents/Aviso_14332_2012_PDM_Porto.pdf, último acesso em 21/09/2020.

POUSADA PALÁCIO DO FREIXO. URL: <http://www.pousadapalaciodefreiro.com/pt/>,
último acesso em 21/09/2020.

QUATERNAIRE PORTUGAL, 2019 - *Masterplan Estratégico da Zona Oriental do Porto*.
URL: [\[porto.pt/assets/misc/documentos/MPE%20Porto%20Oriental_RF%20preliminar.pdf\]\(http://www.cm-porto.pt/assets/misc/documentos/MPE%20Porto%20Oriental_RF%20preliminar.pdf\),
último acesso em 21/09/2020.](http://www.cm-</p></div><div data-bbox=)

RAMOS, F. M. A. B., 2010 - *O bairro operário de Portmão* (Dissertação de Mestrado).
Universidade Aberta.

SAMPAIO, M. L, n.d. - *Cem anos de história da Indústria na rua do Freixo – Campanhã*.

URL:

https://www.researchgate.net/profile/Maria_Da_Luz_Sampaio/publication/340489073_Cem_Anos_de_Historia_da_Industria_na_Rua_do_Freixo_-_Campanha/links/5e8cafdba6fdcca789fdce7a/Cem-Anos-de-Historia-da-Industria-na-Rua-do-Freixo-Campanha.pdf, último acesso: 20/09/2020.

SERRANO, A. C. B., 2010 - *Reconversão de espaços industriais* (Dissertação de Mestrado).
Universidade Técnica de Lisboa.

SIZA, R., 1999 - *Revolução para 2001*. URL:

<https://www.publico.pt/1999/03/10/jornal/revolucao-para-2001-130676>, último acesso em 20/09/2020.

TOPOS MAGAZINE. *Life Between Buildings*. URL:

<https://www.toposmagazine.com/copenhagen-cykelslangen/#Rasmus-Hjortshoj-Cykelslangen-LARGE-07-631x440>, último acesso em: 21/09/2020.

WILKHAHN. *A sensitive Makeover*. URL: <https://www.wilkhahn.com/en/blog/london-business-school/>, último acesso em 22/09/2020.

WIRED. *7 Cities Transforming Their Rivers From Blights to Beauties*. URL:

<https://www.wired.com/2016/08/7-cities-transforming-rivers-blights-beauties/>, acesso em: 21/09/2020.

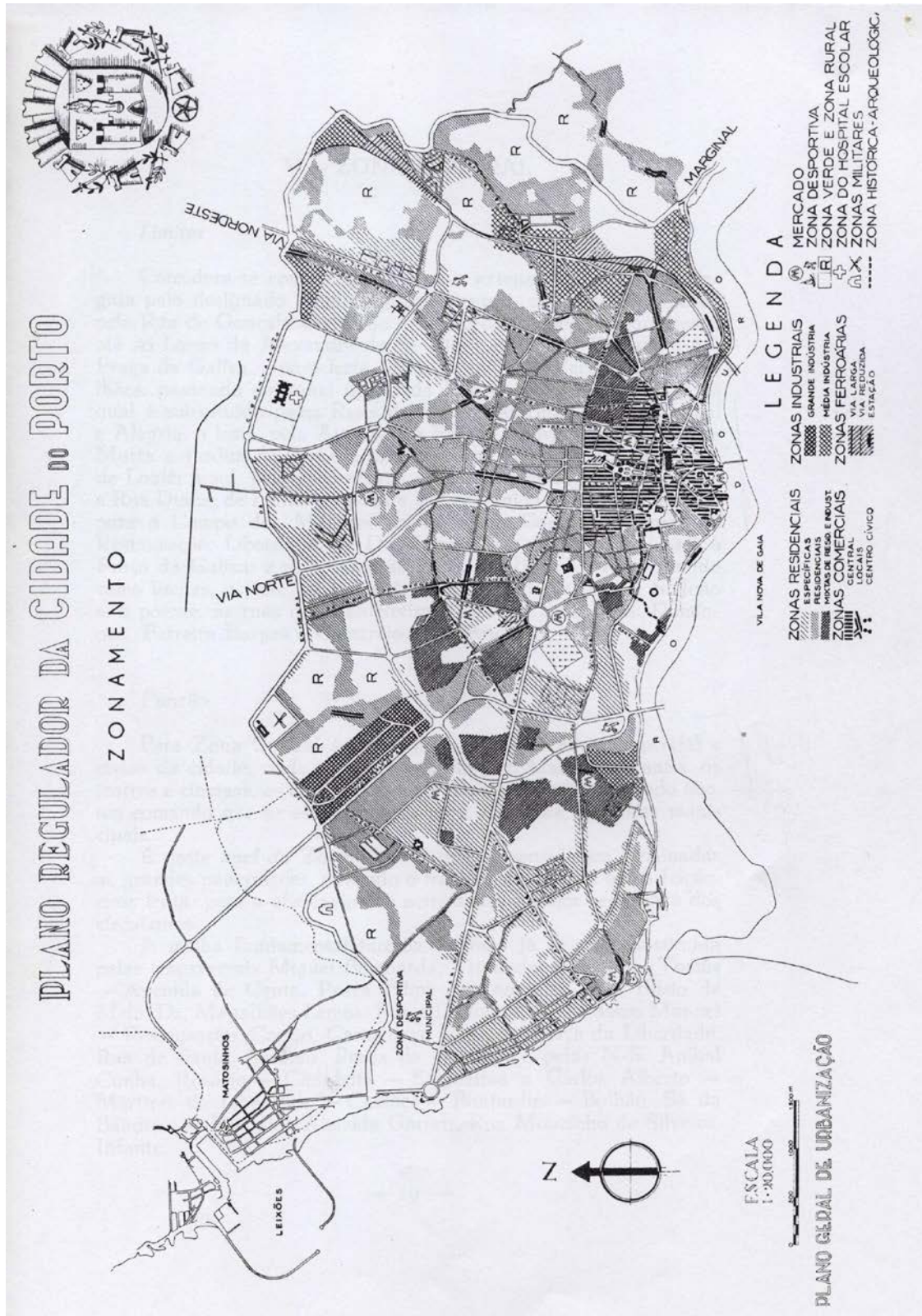
WORLD LANDSCAPE ARCHITECT. *TOPOTEK 1`s winning design of the Bremen waterfront "Stadtstrecke"*. URL: <https://worldlandscapearchitect.com/topotek-1s-winning-design-of-the-bremen-waterfront-stadtstrecke>, acesso em: 21/09/2020.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Carta Topográfica de Teles Ferreira para o Freixo em 1892, União das quadrículas, 396, 413 e 414	12
Figura 2 - Imagem Aérea do Freixo em 1939	12
Figura 3 - Recorte da Cartografia de 1960 do Porto.....	16
Figura 4 - Recorte da Cartografia de 1962 do Porto.....	16
Figura 5 - Terceira Fase da Evolução do Projeto de Fernando Távora para o Freixo	16
Figura 6 - Ponte sobre o Rio Torto	18
Figura 7 - Muro entre a Estrada Nacional e Área Verde	18
Figura 8 – Fonte da Pousada.....	18
Figura 9 - Palácio do Freixo	18
Figura 10 - Museu Nacional da Imprensa	18
Figura 11 - Mapa Uso do Solo	22
Figura 12 - Mapa Cheios e Vazios	24
Figura 13 - Mapa Público x Privado e Transporte Coletivo.....	24
Figura 14 - Bicycle Snake. Projeto: Dissing + Weitling Architecture	46
Figura 15 - Bicycle Snake. Projeto: Dissing + Weitling Architecture	46
Figura 16 - A Pequena Sereia.....	48
Figura 17 - "Charging Bull and Fearless Girl"	48
Figura 18 - "Maman" de Bilbao.....	48
Figura 19 – "Cloud Gate".....	48
Figura 20 - Chicago Riverwalk, Projeto Sasaki Associates and Ross Barney Architects. 50	
Figura 21 - Zhangjiangang Town River, China, Projeto do escritório Botao Landscape. 50	
Figura 22 - Stadtstrecke Bremen, Alemanha, projeto do escritório TOPOTEK 1.....	50
Figura 23 - Marina de Vilamoura, Portugal	52
Figura 24 - Puerto Banus, Marbella, Espanha	52
Figura 25 - Douro Marina, Vila Nova de Gaia, Portugal.....	52

Figura 26 - Projeto de Reabilitação do antigo Matadouro de Campanha, Porto, Portugal. Projeto: Kengo Kuma	54
Figura 27 - Intervenção na Pinacoteca de São Paulo, Brasil. Arquiteto Paulo Mendes da Rocha	54
Figura 28 - Sammy Ofer Centre. Projeto Sheppard Robson	54
Figura 29 - Neubau Parkhaus. Alemanha. Projeto: HHS Planer + Arkitekten AG	56
Figura 30 - Parking Building, Espanha. Projeto: JAAM Sociedad de arquitectura	56
Figura 31 - Proposta 1 - A Ponte pela Ribeira	58
Figura 32 - Proposta 2 - A Esplanada do Freixo	66
Figura 33 - Proposta 3 - A Praça dos Rios	72
Figura 34 - Proposta 4 - A Via do Palácio	76
Figura 35 – Proposta 5 – A Estrada Nacional 108	80
Figura 36 - Proposta 6 - O Quarteirão Conectivo.	82
Figura 37 - Proposta 7 - O Pavilhão Multiuso.	86
Figura 38 - Volumetria e Setorização atual do Museu Nacional da Imprensa	92
Figura 39 - Proposta 8 - O Museu Nacional da Imprensa	100
Figura 40 - Proposta 9, A Nova Marina do Freixo	104

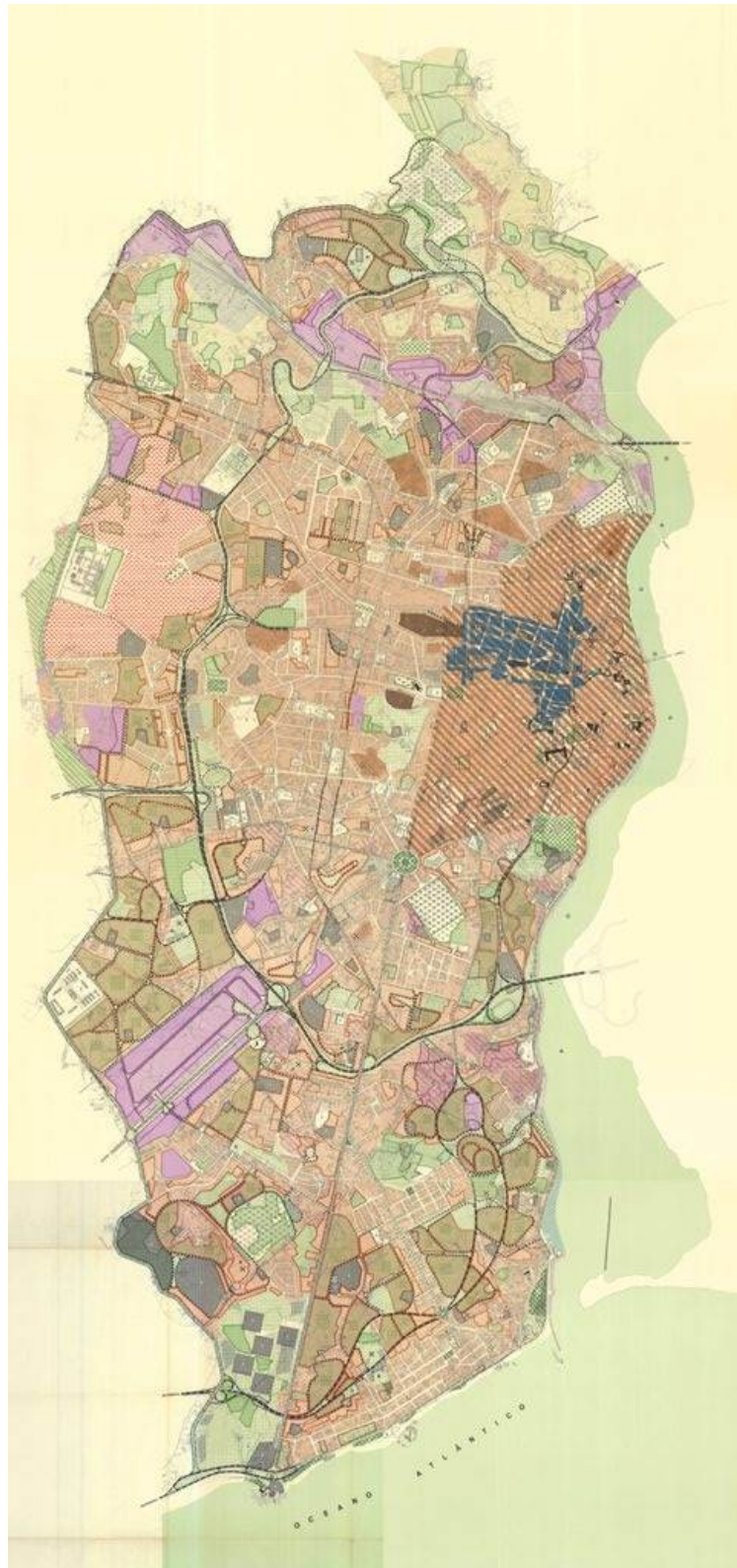
ANEXO 1 – CARTA 1954



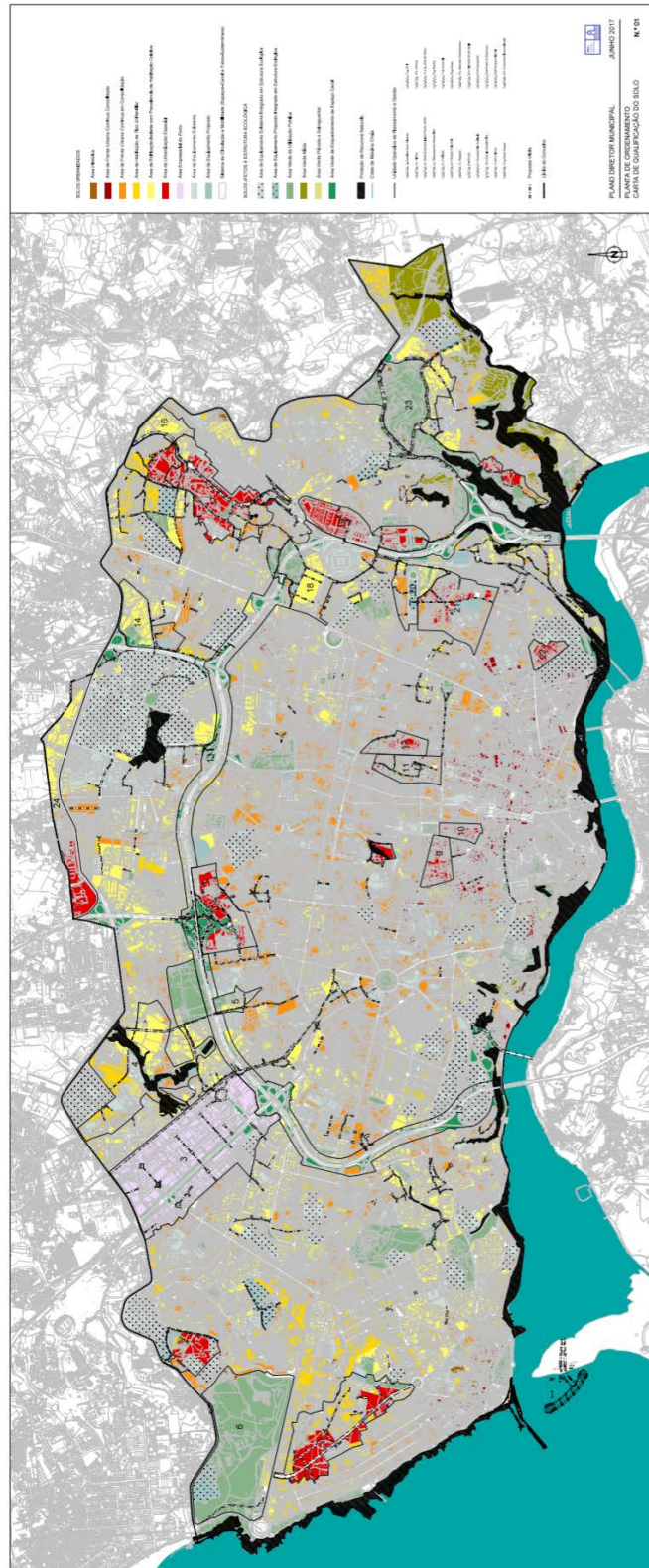
ANEXO 2 – CARTA 1960



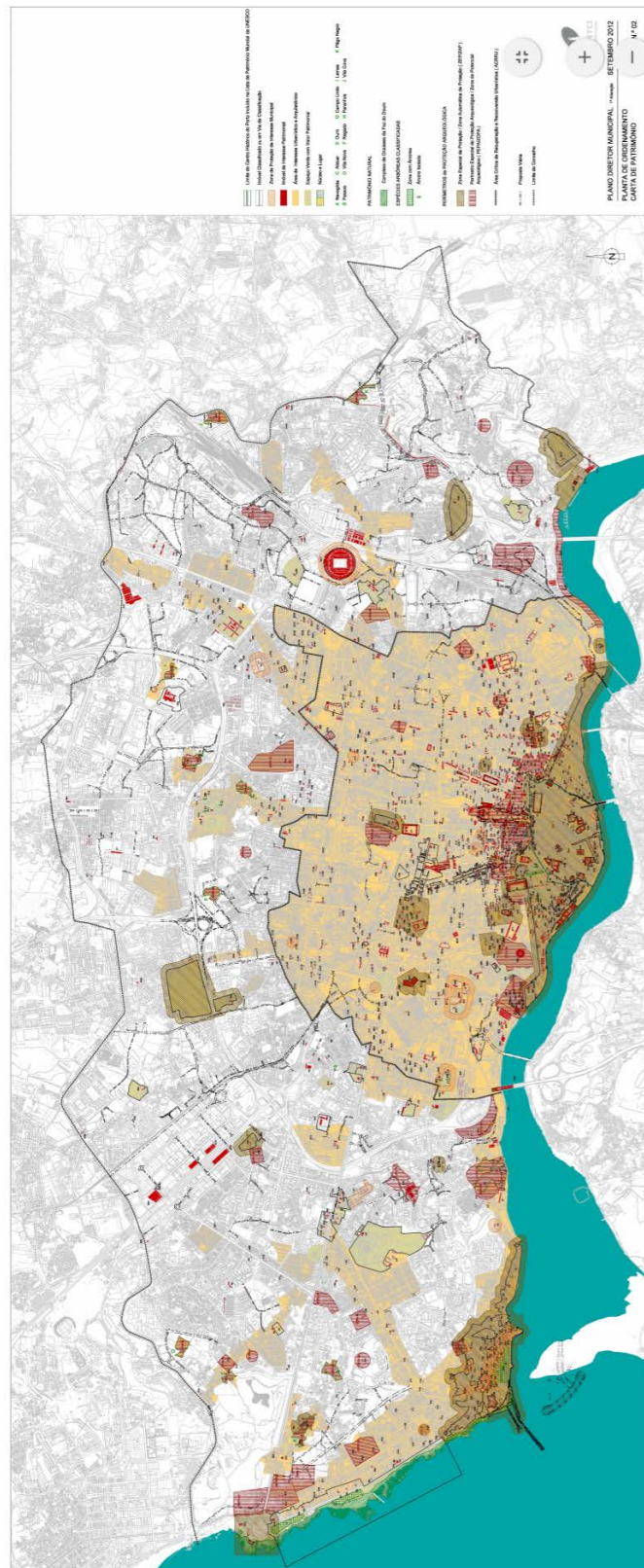
ANEXO 3 – CARTA 1962



ANEXO 4 – PLANO DIRETOR MUNICIPAL – CARTA DE QUALIFICAÇÃO DO SOLO

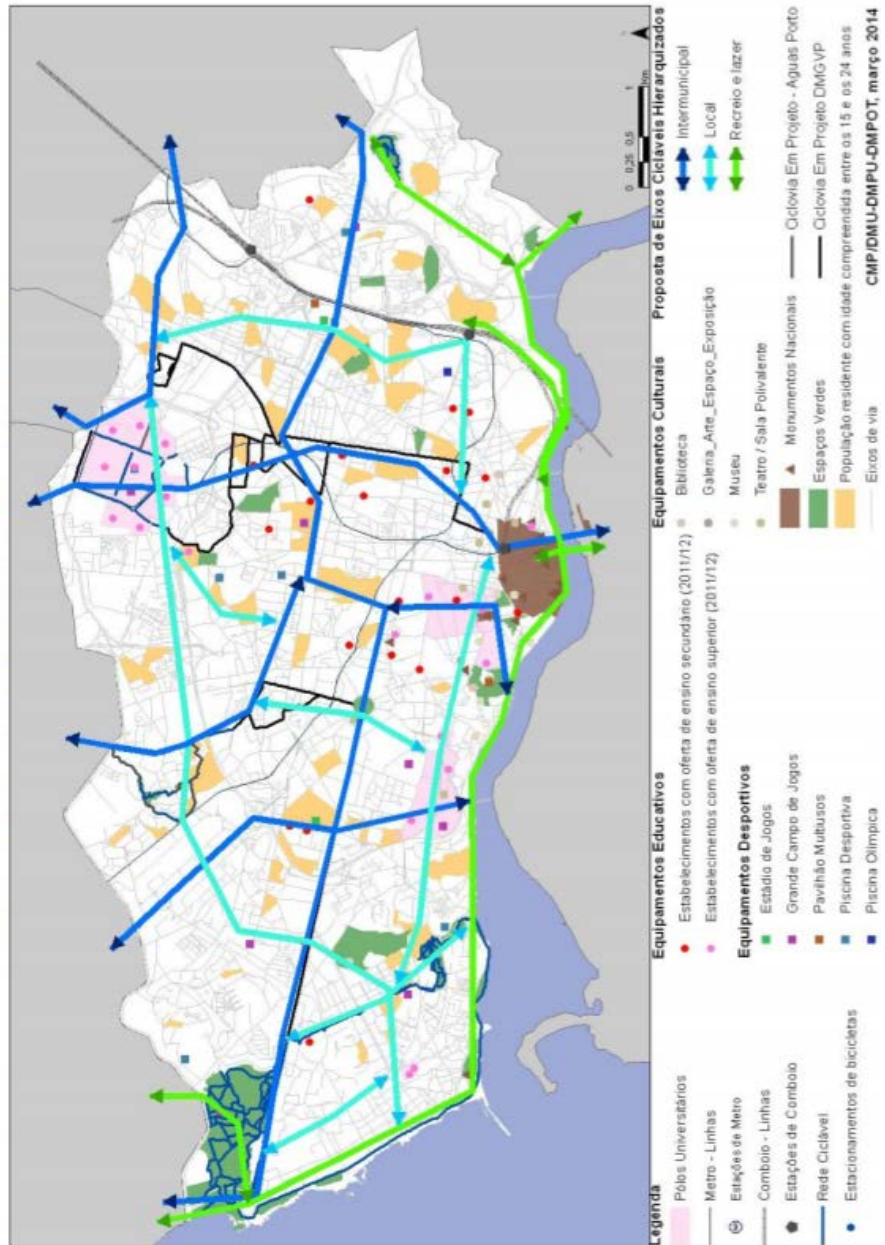


ANEXO 5 – PLANO DIRETOR MUNICIPAL - CARTA DO PATRIMÔNIO



ANEXO 6 – MAPA REDES CICLÁVEIS

Figura 6 – Proposta de eixos na hierarquia da rede de circuitos cicláveis



ANEXO 7 – MAPA MASTERPLAN ORIENTAL A



Figura 4 - Área de intervenção com marcação do limite do Município (linha branca)

ANEXO 8– MAPA MASTERPLAN ORIENTAL B

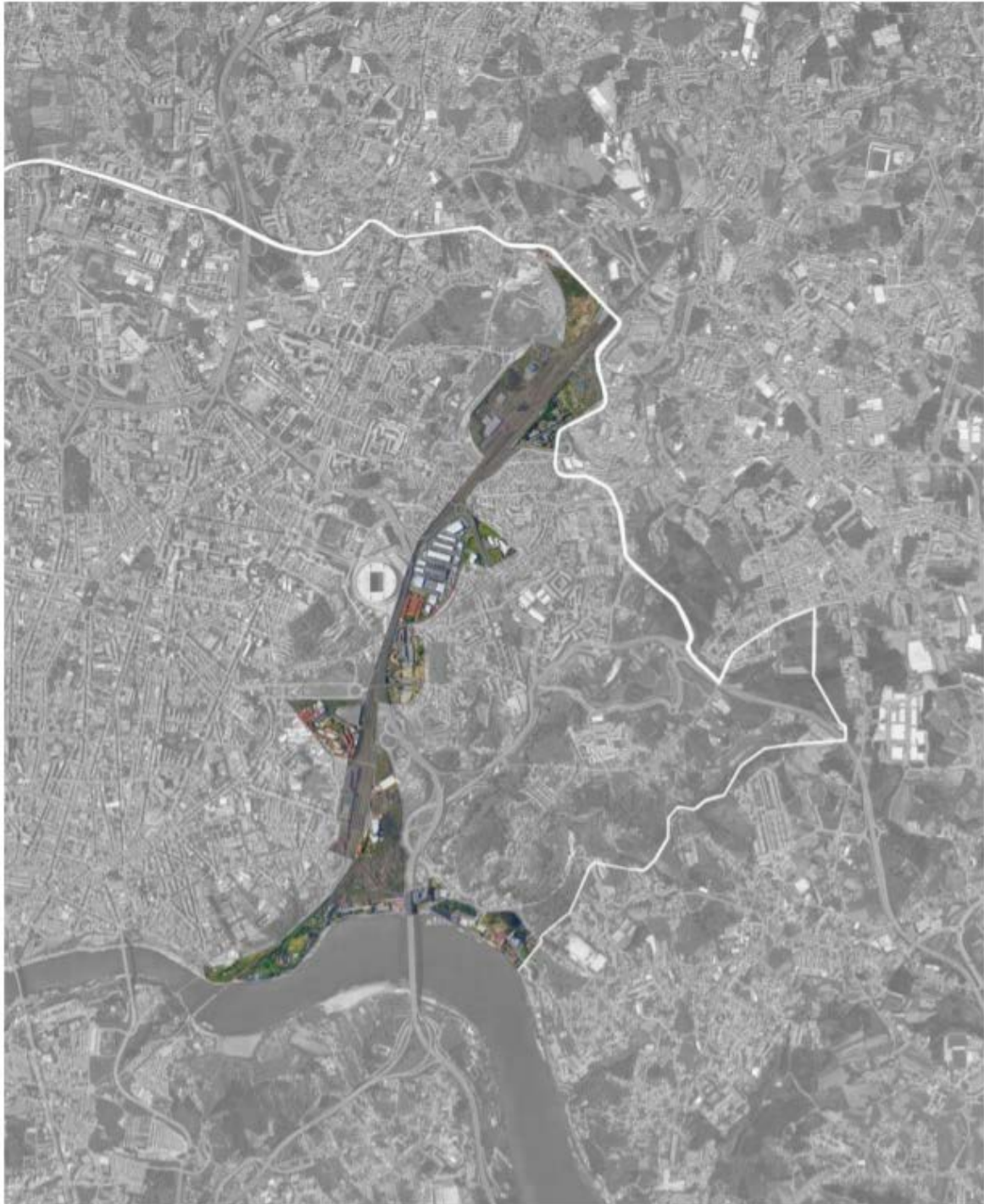


Figura 15 – Áreas industriais com potencial de reconversão

ANEXO 9 – MAPA MASTERPLAN ORIENTAL C

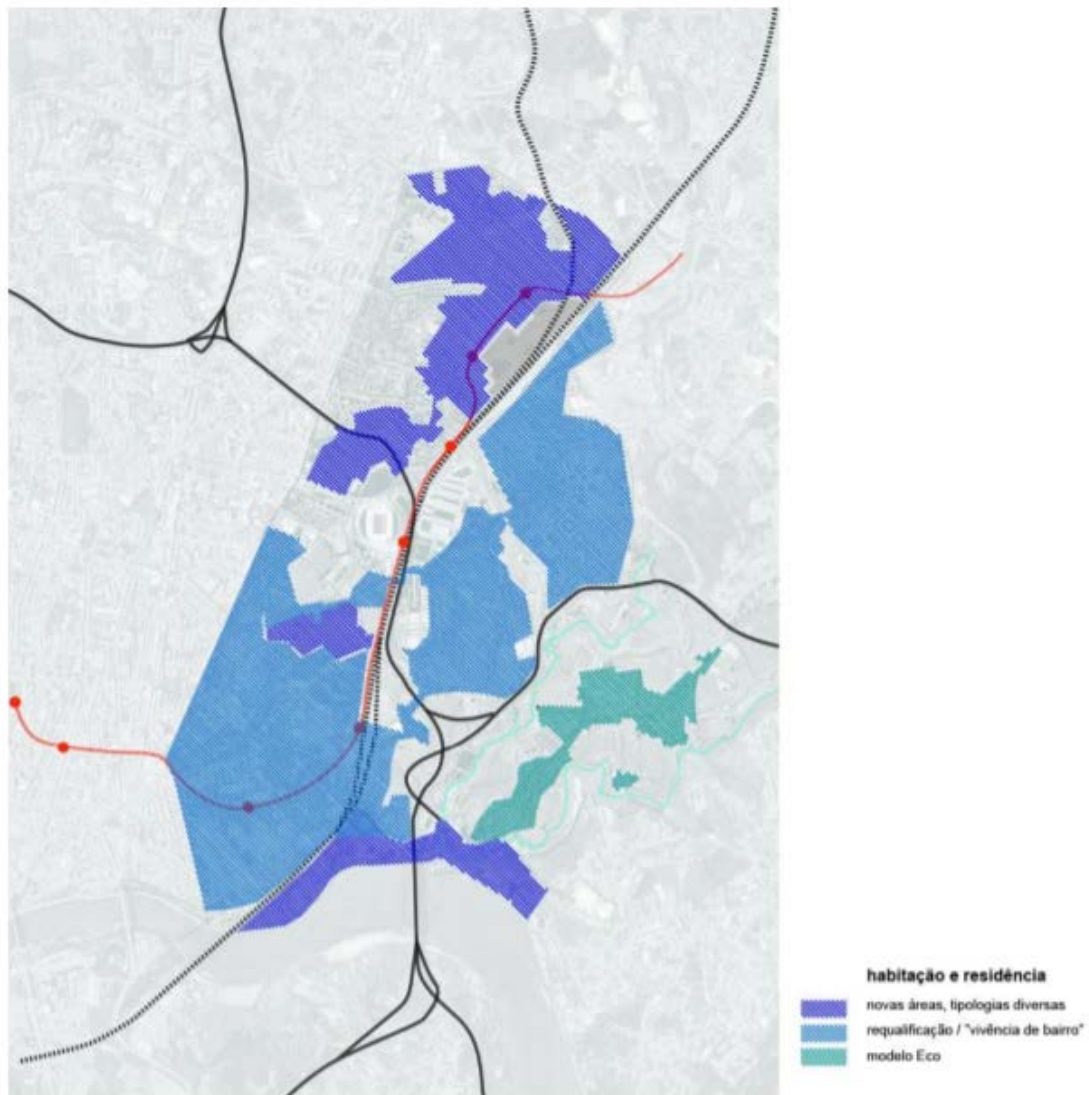


Figura 35 – Eixo estratégico Habitação / residência

Nota: Laura Tavares Fernandes,
Proposta De Requalificação na
Área Envolvente ao Palácio do
Freixo, 2020