

RUI PEDRO SOUSA COELHO (3223)

ROTUNDA.
CONJUNTO, PERMANÊNCIA, PROPULSÃO.

TRABALHO DE PROJECTO
MESTRADO EM ARQUITECTURA

07/2024

RUI PEDRO SOUSA COELHO

ROTUNDA.
CONJUNTO, PERMANÊNCIA, PROPULSÃO.

¹ Autor, Ano, Local, Editora, p. 00

Trabalho de Projecto apresentado para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em (designação da área científica do mestrado) realizado sob a orientação científica de João Carreira, Arq.^o.

Declaro que este Trabalho de Projecto 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.

O candidato,

Porto, 30 de Julho de 2024

Declaro que esta Tese se encontra em condições de ser apreciada (o) pelo júri a designar.

O orientador,

Porto, 31 de Julho de 2024

Agradecimentos_

Em muito, muito, especial...

Acima de tudo:

Agradeço profundamente ao meu orientador, arquiteto João Carreira, por nunca ter desistido de me apoiar, de me ter mostrado e ensinado tanto, de me ter feito sonhar de novo. Conseguindo me fazer acreditar que seria possível, melhorando também a minha disciplina. Fez com fosse possível falarmos de arquitectura sem que dela se falasse. Fez-me ver que era só é possível fazer arquitectura desenhado-a. Devido a ele, foi possível sentirmos, até nas nossas entranhas.

Em especial...

Em especial... e nunca esquecendo, sempre presentes:

A uma amiga que me obrigou novamente a olhar para uma folha em branco e a pegar numa caneta, e voltar a sonhar.

Aos meus professores que me acompanharam nas aulas de Seminários, Alexandra Trevisan, Franklim Moraes, Joaquim Flores, José Guimarães, Maria Helena Maia, Paolo Marcolin, Sérgio Mendes.

À minha família que viveu de forma intensa as minhas angustias, as minhas preocupações, os meus desatinos e frustrações enquanto procurava soluções para a concretização do trabalho a que me propus.

Aos meus colegas de turma de Mestrado, Mauricio Salvi e Ricardo Reis, que discutiram, pensaram, e riscaram comigo em folhas brancas.

Aos meus amigos de sempre, de início do curso, colegas de turma da Esap, Maria João, Edson de Sá, Vitor Moutinho, Nuno Pinto, Filipe Teixeira, Hugo Dourado, Sandra Rego, António La Greca, ainda no edifício do Largo de São Domingos, quando as salas eram pequenas para tantos alunos, respirava-se arquitectura em cada canto daquele edifício.

À minha Escola, ESAP, que me permitiu passear por esta linha cronológica, e experienciar momentos únicos, nesta que é uma escola tão singular, única, em que as várias áreas do pensamento artístico convivem entre si no mesmo espaço.

Aos meus pais, que apesar de fisicamente ausentes, estão sempre comigo, a minha mãe Júlia e o meu pai Carlos que me proporcionaram conseguir pensar em arquitectura.

RESUMO

Rotunda:
Conjunto, Permanência, Propulsão.

Rui Pedro Sousa Coelho

Conjunto, Permanência, Propulsão

RESUMO

Esta viagem acaba por ultrapassar de forma inevitável o único objetivo que era o de terminar um mestrado e talvez seguir um itinerário por onde teríamos que passar.

Acaba por ser um reencontro, com diversos estímulos, lembrando-me das minhas ferramentas, que nos despertam e facilitam o objetivo principal, o de chegar a um resultado.

Escolher o sítio, perceber o que nos intriga, o que mexe com o nosso interior, nos tira do nosso sossego mental.

Foi difícil, tive de fazer o que já há muito tempo não fazia. Deambular pelas praças, cruzamentos, monumentos, ver a cidade como se de um corpo único se tratasse e não de elementos soltos.

Tive de ler, fazer pesquisa à procura de soluções e inspirações.

Encarar folhas em branco, sair do normal, expor as minhas dicotomias, só assim desvendámos as nossas fragilidades.

Riscamos. Riscamos até nos apercebermos de que não estávamos a riscar, mas sim a testar-nos. Fizemos e experimentamos modelos, várias escalas, rasgamos, destruimos até sentirmos à exaustão.

Voltámos a parar, a observar, a sentir e até cheirar, algo que só a nós nos fazia sentido naquele momento.



Objetivo do Trabalho de Projecto_

“Procure o sr. Cabral do Nascimento ter sempre este facto tão presente, que não saiba que o tem presente, que uma obra de arte, por dispersa que seja a sua realização detalhada, deve ser sempre uma coisa una e orgânica, em que cada parte é essencial tanto ao todo, como às outras que lhe são anexas, e em que o todo existe sinteticamente em cada uma das partes, e na ligação dessas partes umas às outras. Compreenda isto até á inconsciência. Sinta isto até não o sentir. E, sentido e compreendido isto até com o corpo, despreze todo o resto. Salte por cima de todas as lógicas. Rasgue e queime todas as gramáticas. Reduza a pó todas as coerências, todas as decências e todas as convicções. Feita sua aquela, a única regra de arte, pode desvairar à vontade, que nunca desvairará; pode exceder-se, que nunca poderá exceder-se; pode dar ao seu espírito todas as liberdades que ele nunca tomará a de o tornar um mau poeta. O resto é a literatura portuguesa.” (1)

¹ Fernando Pessoa, Movimento Sencionalista, 1915, Lisboa, Livraria Brasileira

aliás interessantíssima, pequena obra do snr. Cabral do Nascimento. É singular que o defeito capital d'esta plaquette é precisamente aquelle que ultimo apontámos na do snr. Pedro de Menezes. Aqui, porém, visto que o author, embora de verdade um poeta, seja ainda um principiante, o defeito tem um relevo muito maior, constitue, mesmo, ~~o~~ o peccado original do livro. ~~É~~

Fôra isso, e aquella ligeira e indefinivel incerteza que ha em todos os primeiros passos, phisicos como psychicos, e que desaparece com o haver segundos, a obra de que se trata revela que quem a escreveu tem qualidades de imaginação e de intelligencia que podem fazer d'elle um poeta inadjectivavel. Procure o snr. Cabral do Nascimento ter sempre este facto tão presente, que não saiba que o tem presente - que uma obra d'arte, por dispersa que seja a sua realisação detalhada, deve ser sempre uma cousa una e organica, em que cada parte é essencial tanto ao todo, como ás outras que lhe são annexas, e em que o todo existe syntheticamente em cada uma das partes, e na ligação d'essas partes umas ás outras. Compreenda isto até á inconsciencia. Sinta isto até não o sentir. E, sentido e comprehendido isto até com o corpo, despreze todo ~~o~~ o resto. Salte por cima de todas as logicas. Rasgue e queime todas as grammaticas. Reduza a pó todas as coherencias, todas as decencias e todas as convicções. Feita sua aquella, a unica regra de arte, pode desvairar á vontade, que nunca desvairará; pode ~~permeititexxa~~ ~~exceder-se, que nunca~~ ~~exceder-se, que nunca~~ exceder-se, que nunca poderá exceder-se; pode dar ao seu espirito todas as liberdades que elle nunca tomará a de o tornar um mau poeta.

O resto é a ~~litera~~ literatura portugueza.

FERNANDO PESSÔA
sensacionista



Índice_

1. Título	16
2. Introdução	18
3. Análise Morfotipológica	24
3.1 Análise Histórica	24
3.2 Caracterização Territorial	42
3.3 Caracterização da Zona de Intervenção	76
4. Hipótese	82
4.1 Identificação do Problema	82
4.2 Hipóteses de Resolução	86
5. Tese	106
5.1 Resultado	106
5.2 Conclusão	108
6. Elementos Anexos	112
6.1 Referências Bibliográficas	112
7. Anexos	116
7.1 Documento	116

1. Título_

Rotunda.

Conjunto, Permanência, Propulsão.

conjunto;

"...que o todo é mais importante do que as partes e que somente o fato urbano na sua totalidade, portanto também o sistema viário e a topografia urbana até as coisas que se podem apreender passeando por uma rua, constituem essa totalidade."

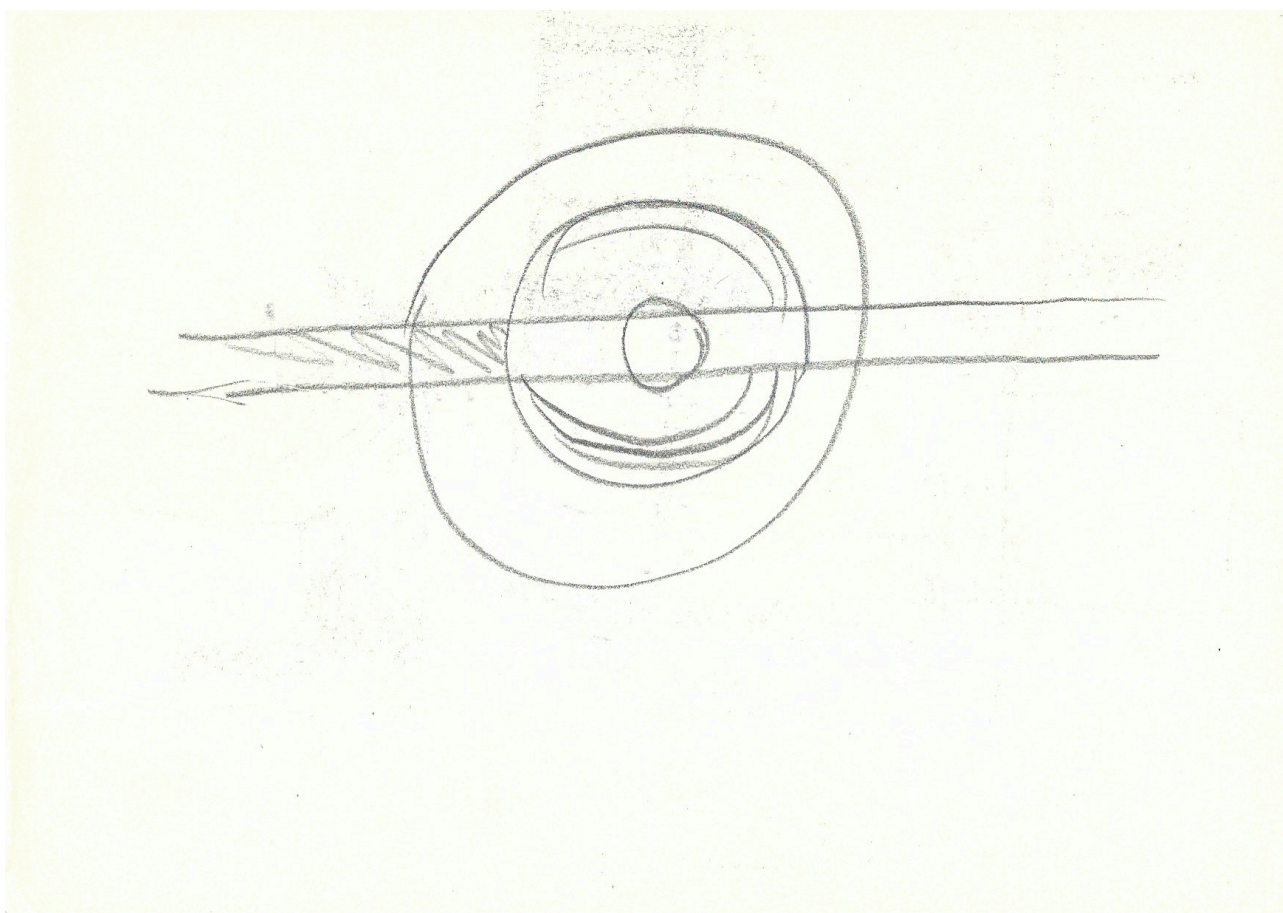
permanência;

"...para essas considerações, devemos ter presente também que a diferença entre passado e futuro, do ponto de vista da teoria do conhecimento, consiste precisamente no fato de que o passado é, em parte experimentado agora e que, do ponto de vista da ciência urbana, pode ser esse significado a dar às permanências: elas são um passado que ainda experimentamos."

propulsão;

"...o processo dinâmico da cidade tende mais à evolução do que à conservação e que na evolução os monumentos se conservam e representam fatos propulsores do próprio desenvolvimento." (2)

² Fernando Pessoa, Movimento Sencionalista, 1915, Lisboa, Livraria Brasileira



2. Introdução__

Preâmbulo

Levantamos voo à procura de algo, à distância suficiente para sermos surpreendidos.

Intrigados. Procuramos. Expectantes.

O sítio que procuramos fica perto. É aqui que algo nos põe em dúvida. Percorremos a cidade de uma ponta à outra, de Norte a Sul e de Este a Oeste. Vemos muitas geométricas, cheios, vazios, eixos, roturas.

Partimos em busca de algo, por vezes somos obrigados a fazer uma pausa, a nos distanciarmos. Em Olot corremos. A pista fica numa clareira de floresta de carvalhos e estabelece uma relação de proximidade e distância com o seu ambiente florestal imediato, a disposição dos assentos para os espectadores melhora esta relação ao adotar a forma de desníveis ou encostas de pequena escala entre clareiras. Estamos na fronteira entre a cidade e o parque ribeirinho, como zona de lazer e desporto, uma resposta arquitetónica à dicotomia parque natural/cidade artificial.

Uma pista aberta como um local onde os atletas podem correr, uma arena romana como nos tempos antigos, ou num ambiente totalmente natural. O projeto suscita discórdia dos atletas, por um lado, e dos ecologistas, por outro, uma vez que os primeiros opõem-se a que existam árvores no caminho e os segundos exigem que nenhuma árvore seja abatida. As árvores intermédias funcionam como filtros que mudam de acordo com as estações do ano, variando de opacas, passando por translúcidas e semitransparentes. Há algo mais ao longe, para além da nossa intuição, a clareira, antigo campo cultivado, abre-se como um espaço positivo que rompe os seus próprios limites.

As luzes, como torres de vigia, emergem observadoras entre os densos aglomerados de troncos de árvores, os assentos escalonados adaptam-se à encosta para servir os espectadores, os materiais preparam a dureza da prova.

De passagem por Yale, na mesma rua, em New Haven, Chapel St., dois edifícios fazem-nos parar, um dos primeiros e dos últimos de Louis Kahn. De um lado o Yale Center For British Art.

"I do not like ducts, I do not like pipes. I hate them really thoroughly, but because I hate them so thoroughly, I feel that they have to be given their place. If I just hated them and took no care, I think that they would invade the building and completely destroy it." (3)

Do outro lado a Yale University Art Gallery, Josef Albers, Edgar Degas, Marcel Duchamp, Alberto Giacometti, Jean Metzinger, Joan Miró, Piet Mondrian, Pablo Picasso, Mark Rothko, Roy Lichtenstein.

³ Louis I. Kahn, World Architecture, 1964



Vue de la Ville et du Port de Porto

London 1744-1745 by H. L. Delin.

Recuamos um pouco, viramos na College St. em direção à Beinecke Rare Book & Manuscript Library, Biblioteca dos Livros Raros do Arquitecto Gordon Bunshaft. Enclausurada por uma concha protetora de pedra, a Biblioteca de Livros Raros e Manuscritos Beinecke é uma das coleções de manuscritos raros mais importantes do mundo. Uma caixa de vidro dentro de uma caixa de mármore, um arranjo dramático resultante dos requisitos específicos de um repositório de artefactos literários. Do lado de fora, o mármore branco com veios cinzentos parece frio e impenetrável, mas do lado de dentro, a luz solar faz com que a pedra brilhe com um nível de calor surpreendente. Escondida em segurança dentro da concha de mármore está uma torre de vidro onde se encontram guardados os livros. É surpreendente a variação e o dramatismo conseguido com o mesmo material.

Em Calpe, Espanha, cruzamo-nos com “La Muralla Roja” de Ricardo Bofill.

“Casi nunca conozco el uso exacto de um determinado color, a prepáralo me impulsa la fuerza del temporal, la misma que prepara el arco iris.” (4)

Ao chegar, ainda a sobrevoar a cidade, olhamos aquela grande mancha verde que nos esconde toda a agitação.

Um cenário de guerra.

Tudo começa no Rio Douro, com a segunda invasão Francesa e a tragédia que tirara a vida a mais de quatro mil pessoas na Ponte das Barcas, um confronto travado entre as forças Portuguesas e Britânicas contra o Império Francês, tinha início a 3 de Fevereiro de 1809, era aqui também que tudo terminaria, a 12 de Maio de 1809.

O Porto recebe a inscrição: “Antiga, mui Nobre, sempre Leal e Invicta”.

O rio Douro corre para a foz, passando a Praça da República, atravessa a Rotunda da Boavista, desaguando finalmente no oceano Atlântico.

Objectivos, Descrição, Metodologias

No Porto, encontrei uma rotunda.

Acontecimento urbano único, cronologia, evolução do tempo, correria, agitação, calma, sossego. Todos os caminhos lá se encontram, e de lá partem, floresta urbana, jardim, parque, pedra, terra, relva.

O espaço como o conhecemos foi condicionado por um desenvolvimento histórico de mais de 100 anos. Acaba por condicionar todos os acontecimentos que o rodeiam, por isso estamos perante um acontecimento urbano singular.

Estamos em condições de podermos afirmar que estamos perante a possibilidade de termos tido acontecimentos em termos de desenvolvimento imprevisíveis.

Complexa a forma como entendemos este espaço público, nunca poderá ser visto como uma peça singular, a rotunda, mas sim como fazendo parte de um todo, partimos da praça da República, rua da Boavista, memorial central, avenida da Boavista, cenário de cidade.

Persistente através dos sinais físicos do passado, no traçado e no plano.

⁴ Valerio Adami, Diario del Desordem, 1994, Murcia, Libreria Yerba



E. C. A. 48 50.

Des. L. de S. J. 1813

CATASTROPHE NA PONTE DO RIO DOURO EM 1809.

Rodeia-se de edifícios que contam várias histórias, e que irão continuar a ser vividos, edifícios que compõem a rotunda, formam um cenário impenetrável só quebrado recentemente pelo edifício da Casa da Música, e pelas ruas que aí chegam e dali partem.

O trânsito excessivo circula perto demais do edificado, barreira entre esses dois momentos, o cenário de frente urbana construída e a própria rotunda.

O seu desenho circular carrega o memorial ao centro, no seu interior existem árvores e caminhos que são o reflexo dos arruamentos exteriores.

A rua que se transforma em avenida, a avenida da Boavista que nos conduz até ao Atlântico, dita o seu desenho que se impõe à distância, não é redonda.

O Memorial ao centro, grandioso, é visto ao longe, relembra-nos a história mais trágica do Porto, história de um passado que ainda hoje podemos experimentar, trata-se de uma permanência da cidade, esse estatuto é-lhe dado pelo seu valor influenciador, pela história, arte, e pela memória. O estatuto de permanência do memorial poderá, deverá ser visto como um elemento propulsor para a cidade e não como algo patológico atraindo acontecimentos desadequados ao espaço e à história que recordamos.

Penso que seja redutor termos o memorial apenas como elemento fixo da cidade com um entendimento meramente estético, este espaço mostra-nos isso numa curva de desenvolvimento ininterrupto não fazendo sentido que o possamos colocar apenas num momento arqueológico.

Não parece racional podermos congelar este acontecimento num tempo específico, num tempo da cidade.

O espaço permanece no seu eixo de desenvolvimento, mantêm-se a posição dos seus traçados, que poderão continuar a desenvolver-se sobre fatos mais remotos, mantendo uma vitalidade continua. Pelo meio há elementos que se extinguem. Resta-nos então a permanência da geometria, da rua, do plano, deformam-se, mas não se deslocam.

O espaço como processo dinâmico remete-nos mais para a evolução do que à sua conservação apenas, representando momentos propulsores do seu próprio desenvolvimento.

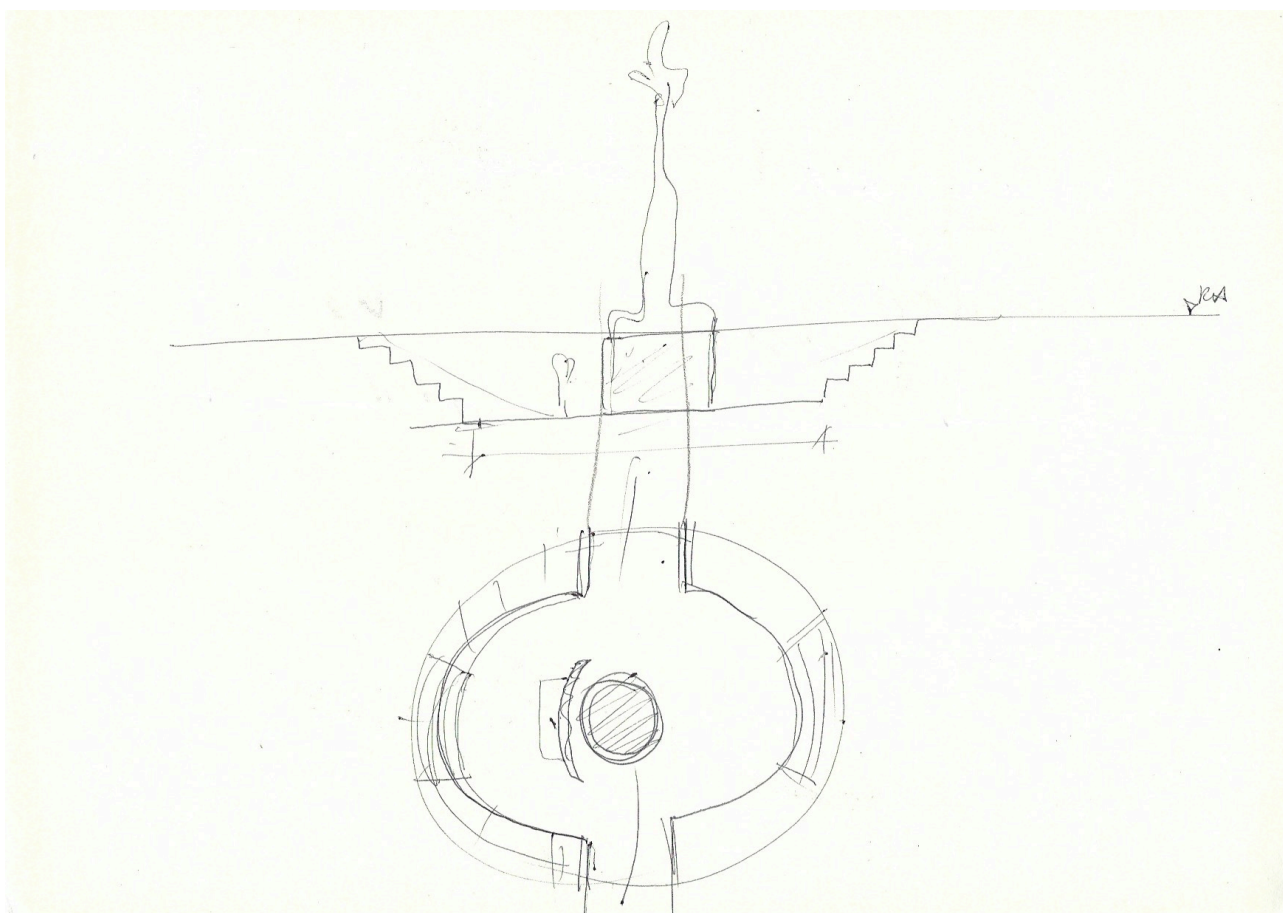
Este espaço mostra-nos isso uma curva de desenvolvimento ininterrupto não fazendo sentido que o possamos colocar apenas num momento arqueológico.

Não parece racional podermos congelar este acontecimento num tempo específico, num tempo da cidade.

A velha Boavista já não existe.

A escolha do local parece óbvia e ao mesmo tempo suspeita, trágica, nos corredores da escola olham-te com desconfiança e desafio.

Pretendem manter o local preso no tempo, dentro de uma caixa de vidro, como que de um objeto de exposição se tratasse, intocável, insubstituível, o tempo passa, o relógio não pára, não nos importamos porque não olhamos com atenção, passamos demasiado rápido, só damos conta quando a caixa de vidro se parte porque sem cuidado, deixamos cair uma espécie de "Wonderland", uma feira popular, um evento, arrancamos uma árvore porque simplesmente já era velha demais.



3. Análise Morfotipológica_

3.1 Análise Histórica

3.1.1 Cemitério de Agramonte (1855)

Nesta viagem acabamos de chegar ao Cemitério de Agramonte, o segundo cemitério público da cidade. A construção da capela com projeto do Eng.º Gustavo Adolfo Gonçalves e Sousa (1818-1899), decorreu entre 1870 e 1874. A capela-mor foi alargada em 1906, sob a direção do Arquiteto José Marques da Silva (1869-1947), sendo então realizadas pinturas de inspiração bizantina, da autoria do pintor italiano Silvestro Silvestri.

Aqui encontramos algumas figuras ilustres, das mais ilustres, Abel Salazar, Eugénio de Andrade, ou o maestro Pedro Osório, uma visita atenta revela sepulturas da autoria de Soares dos Reis e Teixeira Lopes, as últimas moradas de Manoel de Oliveira, Guilhermina Suggia, António Carneiro, Emílio Biel ou Júlio Dinis, entre tantos outros, e o jazigo às vítimas do terrível incêndio do Teatro Baquet.

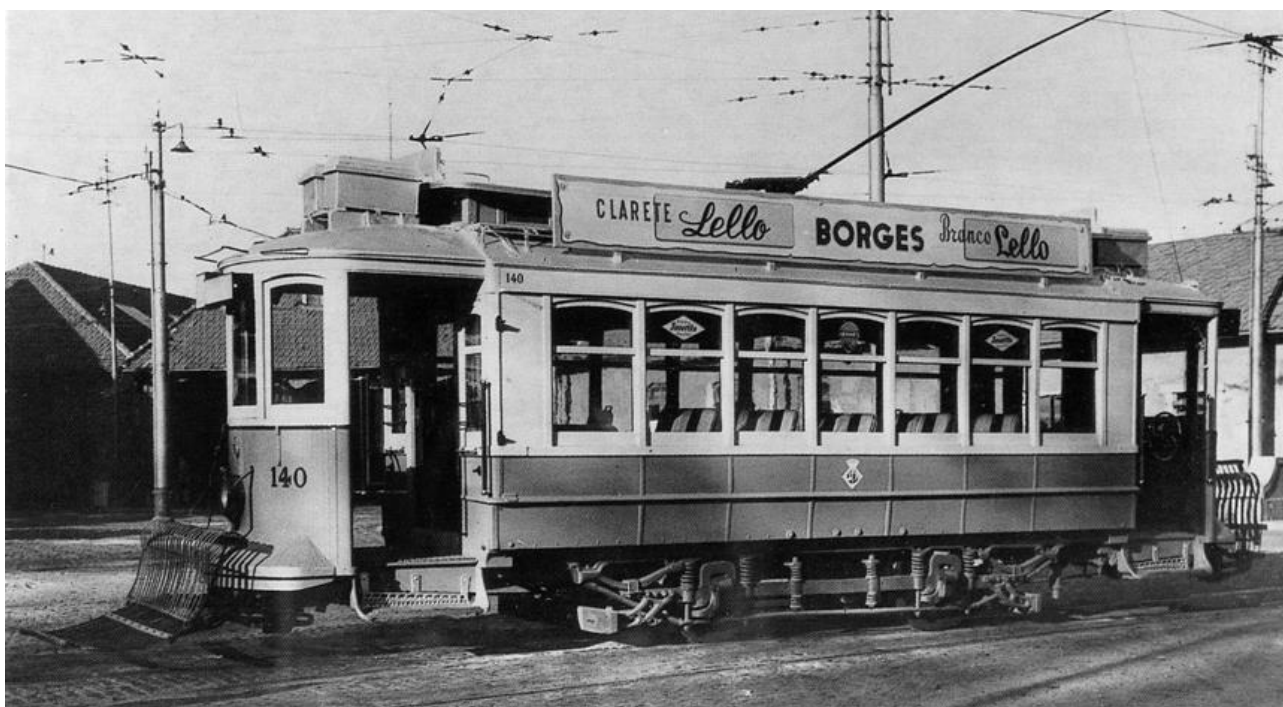
Foi inaugurado em 1855 por ordem da rainha D. Maria II, e construído no espaço da antiga Quinta do Prado do Bispo. De planta octogonal, a decoração da capela mortuária é neoclássica, com um pavimento de composição geométrica, a partir da utilização de pedra calcária de duas tonalidades, ao gosto do classicismo italiano. A decoração de estuques brancos e dourados apresenta laçarias com alfaias litúrgicas e medalhões com os apóstolos mártires e são atribuídos a Luigi Chiari, artista italiano que trabalhou no Porto na viragem do século XVIII para o século XIX. Das pinturas de Joaquim Rafael na cúpula subsiste apenas a tela do medalhão central, uma Adoração das Sagradas Espécies rodeada pelos símbolos dos Evangelistas. O altar da capela encontra-se ornado de mármore coloridos e pintura de marmoreados.



3.1.2 Estação Ferroviária da Boavista (1875)

Mais tarde saímos na Estação Ferroviária de Porto-Boavista, mais conhecida por Boavista, e originalmente denominada apenas Porto, foi uma interface das linhas de Guimarães e do, que servia a cidade do Porto. Entrou ao serviço em 1 de Outubro de 1875 pela Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, tendo sido a primeira estação ferroviária construída dentro dos limites do município do Porto. Em 1909, a Companhia foi autorizada a duplicar a via entre a Boavista e a Senhora da Hora. Apesar de ser uma das principais estações no Porto, encontrava-se demasiado longe do centro da cidade, pelo que começou a ser planeada a instalação de uma nova interface na zona da Trindade. A ultima vez que partimos de lá foi em 2001.

Permanecendo hoje apenas a fachada principal, o interior do que foi uma história de modernidade, ambição e dinamismo da cidade, já não existe, apesar disso a energia mantém-se no local à procura de ocupação o local encontra-se expectante, algo de vibrante irá surgir.



3.1.3 Praça de Mouzinho de Albuquerque (1876-1903)

Ao centro de tudo temos o que aqui nos trouxe, a praça, Mouzinho de Albuquerque, normalmente não é este nome que lhe damos, muito complexo para ser dito de forma rápida e acelerada, é pelo nome “Boavista” que normalmente associamos à rotunda que até à pouco tempo lhe chamamos de praça. O nome tem uma origem bem mais remota, tem pelo menos, três séculos e foi pela primeira vez aplicado a um local bastante mais distante.

Boavista foi o nome dado no século XVIII a uma quinta que ficava junto da atualmente chamada Praça da República. A Quinta da Boavista era a maior propriedade existente dentro dos limites urbanos do Porto, prolongando-se para norte e para sul, com jardins, pastos e campos de cultivo, chegando à Rua de Cedofeita e ao Largo do Mirante, hoje Praça do Coronel Pacheco.

Pertenceu inicialmente ao desembargador João Carneiro Morais que a vendeu, em 1726, a João Figueiroa, alto funcionário do reino, que lá mandou construir um palacete e magníficos jardins. Em 1784, a família Figueiroa cedeu gratuitamente à Câmara do Porto uma franja de terreno, a norte da sua propriedade, onde foi aberta uma rua, ligando o topo noroeste do Campo de Santo Ovídio a Águas Férreas. Este novo arruamento retilíneo recebeu o nome da quinta e continua a chamar-se, até hoje, Rua do Boavista.

Extinto neste local, o nome “Boavista” permaneceu bem vivo e em crescimento em paragens progressivamente mais distantes. De Águas Férreas, a Rua da Boavista foi sendo prolongada para ocidente, sempre mantendo o mesmo traçado retilíneo.

Nas proximidades da Capela do Bom Sucesso, abriu-se um grande largo circular, a Rotunda da Boavista, mantendo o eixo de ligação entre a praça da República e que de futuro se prolongaria até ao Oceano. Em 1876, foi para aqui transferida a feira de São Miguel, vinda da Cordoaria, aumentando a frequência do local. Para isso também construíram os transportes públicos. Na rotunda a ligação entre o centro do Porto e a Foz do Douro era feito através de um pequeno comboio a vapor, entre 1878 e 1914, descia a Avenida da Boavista até à Fonte da Moura, seguindo daí para sul por entre pinhais e campos agrícolas, até à Foz.

Também na rotunda, em 1889 e 1895 existiu uma praça de touros, Real Coliseu Portuense, que teve pouco sucesso. A decisão de ajardinar a praça e de erguer no seu centro um obelisco comemorativo da Guerra Peninsular foi tomada alguns anos antes da instauração da República. O Monumento aos Heróis da Guerra Peninsular, projeto do escultor Alves de Sousa e do arquiteto Marques da Silva.

Da rotunda, o longo arruamento, já com um perfil mais amplo de avenida – prosseguia o seu caminho para ocidente. Até meados do século XX a avenida era uma autêntica alameda com duas filas de frondosos plátanos que acabaram por ser sacrificados para facilitar o trânsito automóvel. Em 1917, mantendo o traçado retilíneo, a Avenida da Boavista vence o seu tramo final, unindo a Fonte da Moura ao Castelo do Queijo, junto ao mar. Terminava, assim, uma jornada iniciada 133 anos antes e a 6,5 quilómetros de distância.



3.1.4 Real Coliseu Portuense (1899)

Viramos para o Real Coliseu Portuense não durou muito o espetáculo, foi a maior praça de touros da cidade do Porto. O Real Coliseu Portuense, construído em 1899 na Rotunda da Boavista, foi a mais emblemática e imponente praça de touros das oito que existiram na cidade.

Acolhia cerca de oito mil espectadores e possuía dois restaurantes, camarotes, bancadas, salão de bilhares, cafés, venda de jornais, além de dispor de iluminação elétrica. A cidade do Porto constituiu um palco de diversos festejos tauromáquicos que decorreram até ao século XIX.

Contudo, estes acontecimentos acabaram por desaparecer pelo desinteresse e rejeição da população portuense em relação ao maltrato injustificado dos animais.



3.1.5 Monumento Comemorativo do Centenário das Guerras Peninsulares (1908-1952)

Ao centro o Monumento da cidade, objeto de apreciações estéticas desencontradas, com 45 metros de altura é uma presença incontornável no perfil da cidade, o maior da cidade. O monumento que assinala, na rotunda da Boavista a vitória do exército luso-britânico, apoiado pela população portuense, sobre as invasões napoleónicas nas guerras peninsulares (1807-1814) e está desde à décadas inscrito no perfil e no imaginário da cidade. Significado maior o glorificar o levantamento popular.

Foi apresentado no ato simbólico do lançamento da primeira pedra, a 5 de Julho de 1909, na presença do rei D. Manuel II. Em 1910, surgem a concurso nove projetos. Numa decisão unânime os jurados escolheram o projeto intitulado "Povo e Tropa", assinado por Marques da Silva e Alves de Sousa.

Por esta altura dá-se o início da 1ª Guerra Mundial (1914-1918). Em 1915 o estaleiro é montado para a construção dos alicerces. Três anos depois em 1918, quando está pronta a base de granito a obra para por falta das esculturas de Alves de Sousa. Em 1922 após regresso a Portugal, Alves de Sousa morre. Por volta de 1923 e após estes contratempos a comissão do centenário admite mesmo transferir a verba do Porto para terminar as obras do monumento em Lisboa. A preocupação do arquitecto em manter a qualidade e o espírito original do projeto vai levá-lo a reivindicar a direção integral da obra, quando a responsabilidade sobre o mesmo é transferida em 1929, para o município. Nessa altura; Marques da Silva indica os nomes de Henrique Moreira e de José Sousa Caldas, com quem tinha trabalhado em parceria noutros projetos, para o avanço da obra. São mais dois discípulos de Teixeira Lopes com uma carreira em afirmação na cidade. A não aceitação, pela câmara, das exigências de Marques da Silva, e a resistência inicial dos dois escultores em trabalharem em obra alheia, provocam nova moratória no processo. No ano de 1947 é chamado o escultor Salvador Barata Feio que fez por esta mesma altura uma maquete para o monumento. Nesse mesmo ano, morre José Marques da Silva, sem conseguir ver a sua obra terminada. Adequou-se o projeto à grande escala da rotunda e foram ponderadas três hipóteses: um arco do triunfo com característica "haussmaniana", um monumento composto por dois corpos isolados e uma coluna ao centro com um leão e uma águia no topo simbolizando a força e determinação do exército luso-britânico a subjugar a águia napoleónica.

Esta ultima hipótese apresentava características de escala, unidade, clareza formal e uma relação feliz entre o granito e o bronze, razões pelas quais terá sido a escolhida. Constituído por 4 momentos o grande embasamento de granito que sustenta os restantes elementos e faz a ligação à praça, o elemento escultural e didático de maior relevância em volta de todo o memorial que conta a trágica história da Ponte das Barcas, a coluna elemento escolhido para marcação da centralidade à volta da mesma os generais portugueses, no topo e como remate é mostrada a síntese final da luta com a vitória da força popular representada pelo leão, sobre os ímpetos da águia napoleónica.

Elemento central onde todas as história desta zona da cidade e arruamentos se juntam. O mais importante da cidade, conta uma história, talvez a mais marcante e trágica da história do Porto. Em 1952 a obra fica pronta, a cidade conquista finalmente o seu Monumento às Guerras Peninsulares.



3.1.6 Tabernáculo Batista (1916)

Em plena comunhão entramos na sede da Primeira Igreja Batista do Porto, a mais antiga do país, nascida oficialmente em 1908, este templo evangélico foi inaugurado a 13 de fevereiro de 1916, durante a Primeira República, numa área da cidade que vinha então registando uma importante dinâmica urbana, fruto da proximidade da Estação Ferroviária do Porto, voltada igualmente para a Rotunda da Boavista. Financiado de um modo significativo pelo comerciante inglês radicado no Porto, Joseph C. Jones, o edifício inspira-se no Tabernáculo Metropolitano de Londres e reflete uma clara influência neoclássica. Com cerca de 170 milhões de fiéis espalhados pelo mundo, as origens dos baptistas remontam ao séc. XVII e são hoje dominantes ou possuem expressão significativa em nações como os Estados Unidos ou países nórdicos. Este espaço abrigava anteriormente uma praça de touros, atividade recreativa que nunca obteve grande sucesso na cidade.



3.1.7 Mercado do Bom Sucesso (1952)

No animado Mercado do Bom Sucesso, inaugurado em 1952 como mercado de frescos, com projeto da autoria do gabinete ARS Arquitectos, que em 2011 foi classificado como monumento de interesse público. No mesmo ano foi encerrado para obras, tendo sido reaberto em 2013 como galeria comercial, com lojas de restauração, escritórios e um hotel.

O edifício foi projectado em 1949, as obras iniciaram-se em 1951 e a inauguração aconteceu no ano seguinte. O novo edifício seria marcado por uma concepção arquitectónica moderna, com estrutura em betão armado e uma inovadora cobertura abobadada rasgada por grandes envidraçados, permitindo uma boa iluminação natural de todo o espaço.

O edifício foi desenhado com três pisos, de forma a aproveitar o declive natural da área, sendo a sua periferia ocupada por lojas independentes. Outra particularidade do edifício original era a separação zonal do mercado, situando-se a peixaria num nível inferior de forma a permitir um melhor arejamento. No primeiro piso localizava-se ainda uma galeria (que em grande parte sobrevive, depois da remodelação terminada em 2013) que circundava todo o mercado e dava acesso a lojas independentes, como talhos e padarias.



3.1.8 Centro Comercial Brasília (1977)

Sinais dos tempos, o Shopping Center Brasília localiza-se na esquina da Avenida da Boavista com a Praça Mouzinho de Albuquerque. Situa-se a poucos minutos a pé do Shopping Cidade do Porto, do Mercado do Bom Sucesso, da Casa da Música e da estação de metro com o mesmo nome. Foi inaugurado a 9 de Outubro de 1976, tendo sido um marco importante na história do comércio portuense.

Porém, a construção de grandes centros comerciais por todo o Grande Porto em meados dos anos 90 teve efeitos negativos na popularidade do Brasília, levando, por exemplo, ao encerramento da sua sala de cinema, o Charlot.

Em torno das comemorações do seu 30º aniversário, em 2006, a Associação de Comerciantes do shopping anunciou a intenção de levar a cabo uma enorme remodelação. Tal intervenção deveria estar concluída em 2009. Em 2006 o shopping registava uma média de cerca de 15.000 visitas diárias.



3.1.9 Casa da Música (2005)

Aterragem forçada, um som estranho e agudo perturbou-nos os sentidos, a Casa da Música é a uma sala de concertos e a segunda maior da cidade, localizada na Avenida da Boavista. Foi projetada pelo arquiteto holandês Rem Koolhaas, como parte do evento Porto Capital Europeia da Cultura em 2001 (Porto 2001).

A construção só ficou concluída em 2005, transformando-se imediatamente num ícone da cidade.

O lugar onde foi construído o atual edifício era antes usado para recolha e reparação de carros elétricos que circulavam pela cidade do Porto.

Em Julho de 1999, quando arrancaram os trabalhos preparatórios, o objetivo oficial ainda era o de que a Casa da Música abrisse as portas em Dezembro de 2001, a tempo de coincidir com o final da Capital Europeia da Cultura. Acabou por ser inaugurada em Abril de 2005, mas os trabalhos só foram totalmente encerrados em Maio do ano seguinte.

A construção do edifício trouxe novos desafios à engenharia, de maneira a conseguir a forma geométrica ímpar que o edifício tem.

Os últimos trinta anos testemunharam tentativas frenéticas de arquitetos para escapar do domínio da sala de concertos “caixa de sapatos”. Em vez de lutar contra a inescapável superioridade acústica desta forma tradicional, a Casa da Música tenta revigorar a tradicional sala de concertos de outra forma: redefinindo a relação entre o interior vazio e o público em geral no exterior. A Casa da Música, nova sede da Orquestra Nacional do Porto. Tem uma forma facetada distinta, feita de betão branco, que permanece sólida e verosímil numa época de muitos ícones. No interior, o Grande Auditório elevado, com 1.300 lugares “em forma de caixa de sapatos”, tem fachadas de vidro corrugado em cada extremidade que abrem o salão para a cidade e oferecem a rotunda como cenário dramático para performances. A Casa da Música revela seu conteúdo sem ser didático; ao mesmo tempo, lança uma nova luz sobre a cidade.

A localização da Casa da Música foi fundamental para o desenvolvimento do pensamento do OMA, optando por não construir a nova sala de concertos no anel de edifícios antigos que definem a Rotunda, mas sim criar um edifício solitário situado num planalto pavimentado com travertino em frente ao parque da Rotunda, vizinho de uma área da classe trabalhadora. Com esse conceito, questões de simbolismo, visibilidade e acesso foram resolvidas num só gesto.

Além do Grande Auditório, concebido como uma massa simples escavada de ponta a ponta na forma sólida do edifício, a Casa da Música também contém um espaço de atuação menor e mais flexível, sem assentos fixos, dez salas de ensaio, gravação estúdios, área educacional, restaurante, esplanada, bares, sala VIP, áreas administrativas e estacionamento subterrâneo para 600 veículos.

O uso inovador dos materiais e cores foi outro imperativo, assim como as exclusivas paredes de vidro em forma de cortina em cada extremidade do Grande Auditório, as paredes são revestidas de painéis em madeira prensada com padrões ampliados gravados em ouro, dando um choque dramático na perspectiva; a área VIP tem azulejos pintados à mão retratando uma cena pastoral tradicional, enquanto o terraço é decorado com azulejos geométricos em preto e branco; os pisos das áreas públicas às vezes são pavimentados em alumínio.

Deliberadamente não há um grande foyer central; em vez disso, um percurso público contínuo conecta os espaços ao redor do Grande Auditório por meio de escadas, plataformas e escadas rolantes. O edifício torna-se uma aventura arquitectónica.



3.2 Caracterização Territorial

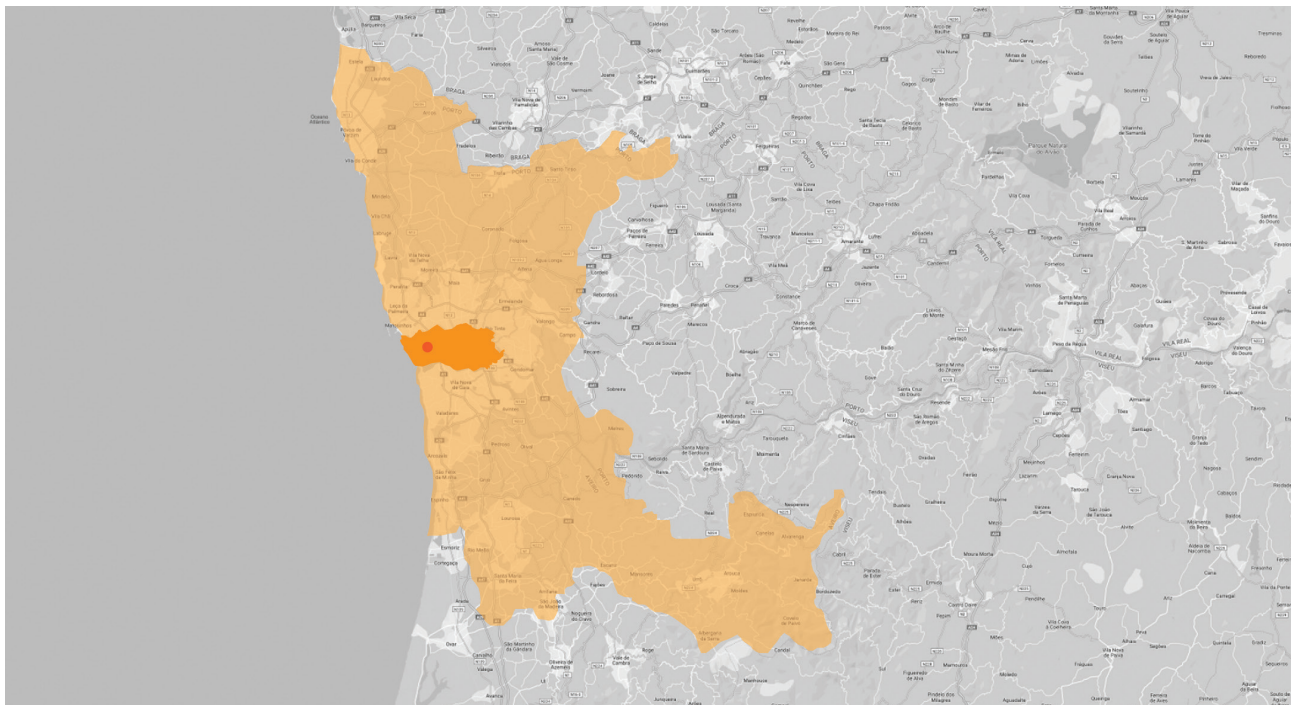
3.2.1 Área Metropolitana do Porto no contexto Nacional e Europeu

A Área Metropolitana do Porto (AMP) é composta por 17 municípios, constituindo um território de 2.041Km² onde residem cerca de 1,7 milhões pessoas. Sendo a segunda aglomeração do País, detém no contexto nacional uma presença na economia, na cultura e na sociedade portuguesas comparativamente superior ao correspondente peso demográfico. No plano económico, o tecido produtivo da AMP apresenta uma significativa orientação externa, na medida em que concentra cerca de 20% das exportações do país. O elevado dinamismo do Porto de Leixões e do Aeroporto Francisco Sá Carneiro tem contribuído decisivamente para esta evolução. A forte presença de infra-estruturas orientadas para a conectividade externa induz uma elevada concentração de serviços de apoio à atividade empresarial. Contudo, e em virtude da presença significativa de equipamentos de ordem superior, a AMP detém igualmente uma posição relevante em outras dimensões da vida urbana como o ensino, a saúde e a cultura. Com cerca de 17% da população residente no país, a AMP concentra mais de um quinto dos estudantes universitários, das consultas externas em hospitais e dos visitantes de diferentes tipos de equipamentos culturais. Nos últimos anos, a projeção externa da AMP, e do Porto em particular, tem assumido frequentemente uma dimensão internacional, manifestada na elevada presença de visitantes estrangeiros e num incremento acentuado do investimento nacional e estrangeiro. O dinamismo da atividade turística não é alheio à forte identidade do Porto, associada à riqueza do património arquitetónico e à autenticidade do tecido urbano, testemunhando séculos de intervenções que deixaram a sua marca, consolidando uma herança histórico-cultural igualmente materializada na preservação de diversas tradições. Com efeito o centro da aglomeração tem-se destacado sobretudo através da fixação de serviços (centros de excelência de investigação e desenvolvimento e centros de serviços partilhados de grandes empresas internacionais, por exemplo), enquanto nos concelhos mais periféricos as indústrias transformadoras têm conseguido reverter um longo período de estagnação (ou mesmo declínio) através de uma crescente orientação para os mercados externos. Independentemente do setor de atividade, porém, tem sido notória a posição ascendente do Porto enquanto destino atrativo para o investimento externo no contexto do sul da Europa. Com efeito, e apesar dos progressos recentes, a AMP ainda ocupa uma posição modesta entre as metrópoles europeias, no que se refere a fatores-chave da competitividade económica como as qualificações, a geração de riqueza e as atividades de Investigação & Desenvolvimento (I&D). Apesar de a AMP ter resistido melhor aos processos de desindustrialização do que a maioria das aglomerações europeias, detém ainda uma posição secundária no que respeita à presença de alguns dos ramos de atividade com melhores perspectivas de crescimento como são as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), as atividades científicas e técnicas, as atividades culturais e criativas e o setor financeiro. Em outros domínios da competitividade territorial, a AMP enfrenta igualmente desafios importantes. Apesar das dinâmicas recentes de reabilitação urbana, a degradação de uma parte do edificado persiste, nomeadamente fora das zonas mais turísticas. No âmbito das infra-estruturas de transportes, o modo ferroviário debate-se com as consequências de décadas de sub-investimento, refletido no congestionamento das linhas, na reduzida capacidade de resposta à crescente procura, na degradação do material circulante e nas dificuldades de interoperabilidade entre as redes ibérica e da Europa além-Pirinéus. Contudo, é sobretudo no plano social que a AMP enfrenta as maiores debilidades.



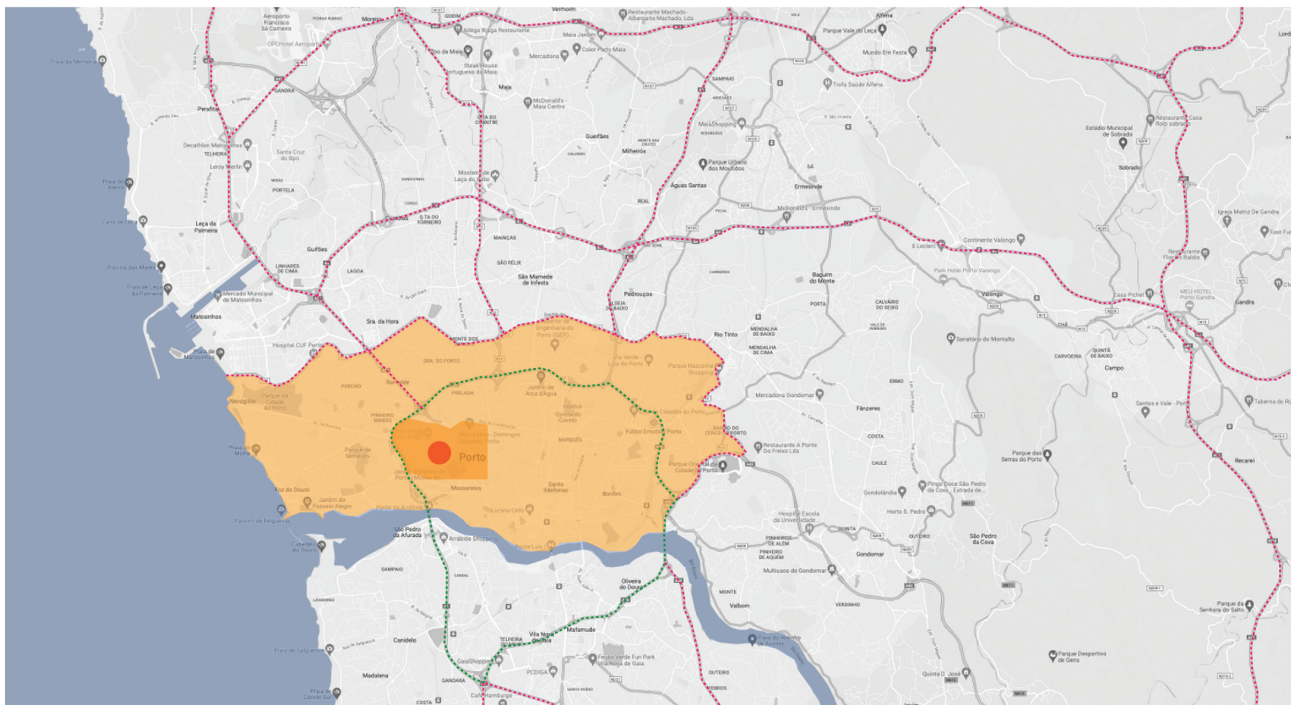
3.2.2 Porto no contexto Metropolitano

Para além de enfrentar desafios significativos no plano da coesão social e da competitividade territorial à escala europeia, a AMP apresenta especificidades próprias que remetem para o modo como o seu território se encontra estruturado. A este respeito, deverá ser enfatizado o posicionamento da cidade central face à sua envolvente territorial, que assume um carácter único no contexto europeu. Com efeito, e em comparação com o observado no conjunto das metrópoles europeias, a AMP evidencia um elevado grau de policentrismo que se reflete em múltiplas dimensões, da demografia à economia passando pela mobilidade. O município do Porto representa apenas 12% da população residente na AMP, proporção que pode ser considerada baixa entre a generalidade de aglomerações de dimensão comparável. A representatividade do Porto no contexto da AMP sobe para quase 25% no que respeita ao emprego, domínio em que a cidade se destaca não só à escala metropolitana como em todo o Norte do país. Contudo, os mais de 180.000 postos de trabalho localizados no Porto representam uma proporção muito inferior à observada nas cidades centrais da maioria das aglomerações urbanas. O carácter policêntrico da AMP acentuou-se ao longo das últimas décadas, a avaliar pela evolução do padrão de deslocações casa-trabalho e casa-estudo, cada vez mais marcado uma presença das deslocações do tipo periferia/periferia. Por outro lado, a reversão do declínio populacional terá ocorrido num contexto de acentuado aumento dos custos da habitação, sugerindo um aprofundamento da segmentação socioespacial. Com efeito, a atração exercida pelo Porto no que respeita aos segmentos da população com maiores recursos dificilmente terá evitado a continuidade do processo de desconcentração dos segmentos da população de rendimentos intermédios, observada desde há décadas. Por outro lado, num contexto de descentralização de algumas atividades económicas e de flexibilização do mercado de trabalho (mas não tanto do mercado de habitação, já que a opção pela habitação própria continua predominante), dificilmente as atuais tendências terão travado a diversificação dos padrões de mobilidade, com destaque para as deslocações pendulares. O mais recente Inquérito à Mobilidade (2017) reafirma a presença de um grande número de polos de emprego na AMP. Se, no plano quantitativo, a distribuição do emprego se apresenta mais dispersa do que seria de esperar numa aglomeração metropolitana, em termos qualitativos é no Porto que se concentra a maior proporção de profissionais qualificados, uma consequência da concentração de grandes equipamentos públicos (como hospitais, universidades, equipamentos culturais e de lazer) e de atividades mais qualificadas como o ensino, os serviços às empresas e o setor financeiro. É também no Porto que residem muitos destes profissionais, a avaliar pelo facto de aproximadamente 43% da população ativa residente no Porto em 2011 (data do último recenseamento) ter concluído o ensino superior, quando no conjunto da AMP essa proporção é inferior a 25%. Em contrapartida, e como habitualmente acontece nos municípios nucleares das principais áreas metropolitanas, no Porto persistem desigualdades sociais significativas, facto que tem origem em fatores que vão desde a concentração de habitação social ao funcionamento do mercado imobiliário que, ao longo de décadas, contribuiu para a saída de grande parte dos estratos sociais intermédios. A aposta forte nas redes de equipamentos de proximidade em alguns dos municípios vizinhos favoreceu essa transferência. Este facto está longe de constituir uma debilidade, na medida em que a exploração de complementaridades entre centralidades diferenciadas, mas inscritas numa rede de interações de geometria variável, pode lançar as bases para um modelo de competitividade territorial mais fluido e flexível do que o observado em metrópoles tradicionalmente mais hierarquizadas.



3.2.3 Contexto Municipal

O setor poente da cidade é delimitado pela frente de água, pela Circunvalação, pela Área Empresarial de Ramalde e pela Via de Cintura Interna. O centro histórico da Foz que se prolonga ao longo do rio e do mar contrasta com o interessantíssimo conjunto de urbanizações modernistas em torno da Pasteleira. A área ocupada por belos edifícios tipo moradia e blocos isolados que se estendem por uma vasta área estruturada por três avenidas: Boavista, Marechal Gomes da Costa e Antunes Guimarães, que contribuem decisivamente para a coerência urbana deste grande setor da cidade, proporcionando-lhe uma imagem mais inteligível e coerente. Importantes espaços verdes marcam presença neste território, desde logo, o Parque da Cidade e todo o eixo verde que integra Serralves, o Parque da Pasteleira e o Jardim do Calém, junto ao rio Douro. Neste setor permanece ainda uma significativa área não consolidada, a estruturar a partir da abertura da via Nun' Álvares, projeto adiado há décadas cuja concretização se fará no âmbito de uma UOPG (Unidade Operativa de Planeamento e Gestão) que permitirá "cozer" as malhas existentes e criar novos espaços verdes associados à renaturalização de linhas de água. Em termos de consolidação urbana, uma outra área de transformação identificada corresponde ao antigo bairro do Aleixo e espaço envolvente a qual será igualmente objeto de uma UOPG, que definirá o respetivo modelo de ocupação em que a função residencial será preponderante e a qualificação ambiental uma aposta estratégica. O déficit de oferta de transporte coletivo penaliza tradicionalmente este setor urbano pelo que a expansão da linha de metro até à Praça do Império, mas sobretudo o prolongamento das linhas de elétrico até à Foz e Matosinhos se afiguram como apostas estratégicas para o futuro deste território. Além da preservação e requalificação do património arquitetónico e urbanístico, devem ser sublinhadas as apostas na reorganização do Parque da Cidade, proporcionando o seu redimensionamento e reconstituindo o seu traçado original, bem como no reforço das ligações entre Serralves e o rio e, ainda, a renaturalização de partes das Ribeiras da Granja e de Aldoar. A intervenção urbanística com maior impacto na zona será, contudo, a requalificação profunda da frente de água marítima e fluvial, que possui valores patrimoniais e paisagísticos de inegável importância e que contribuirá certamente para a desconcentração de atividades ligadas ao turismo e ao lazer a partir do centro tradicional.



3.2.4 Contexto Intervenção

A área relativa à análise aqui estudada situa-se no eixo da Av. da Boavista entre a Rotunda da Boavista e a Via de Cintura Interna, tendo como ruas de enorme importância e que acabam por ser pontos de referência e mudança de contexto de funcionamento as Ruas João de Deus a Norte, a Rua de Guerra Junqueira a Sul, bem como a Rua de Pedro Hispano a Norte e a Sul a Rua Antonio Bessa Leite.

O contexto da Intervenção como já foi referido irá se focar em especial no eixo da Av. da Boavista, ruas de ligação à mesma e respectivos núcleos de habitação e serviços contíguos.

Composta essencialmente por três zonas distintas, uma primeira mais próxima da Rotunda da Boavista composta por quarteirões habitacionais com cérceas mais reduzidas com serviços no piso baixo e restantes compostos por habitação, esta área estende-se sensivelmente até às ruas João de Deus a Norte e Guerra Junqueira a Sul.

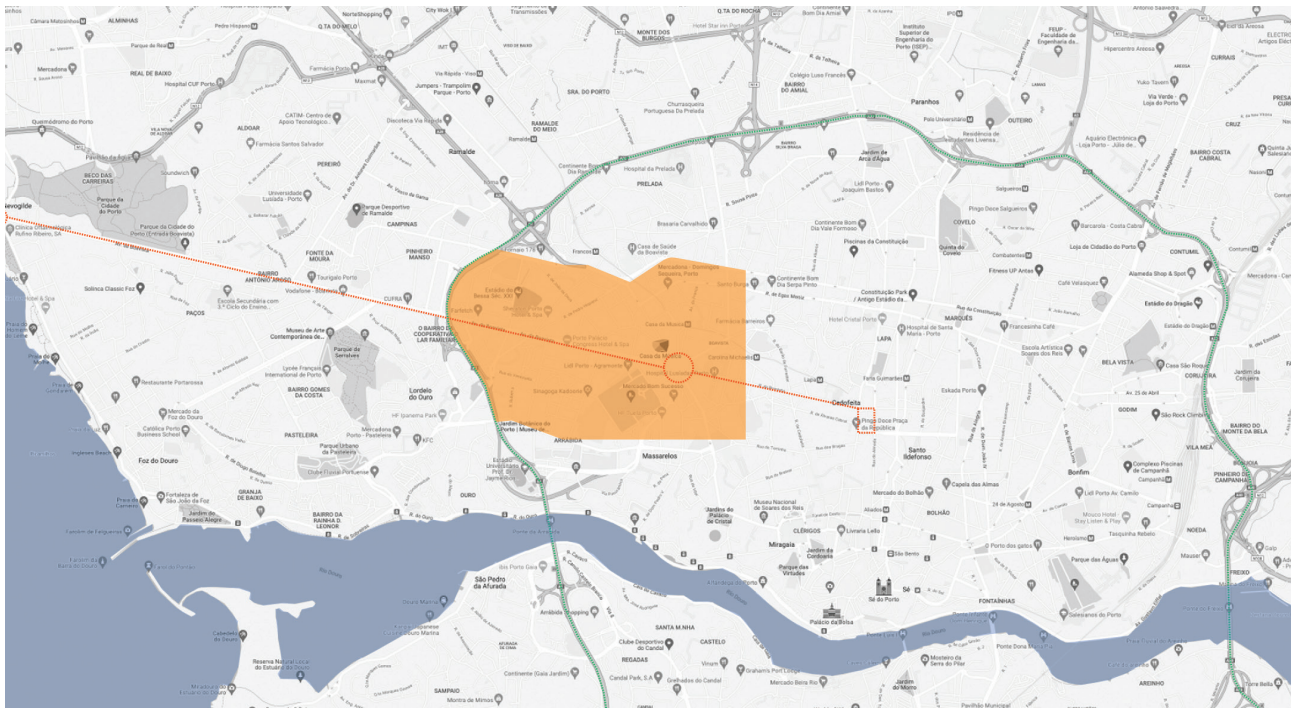
A segunda zona compreendida pelas ruas anteriormente referidas e as ruas de Pedro Espano a Norte e Antonio Bessa Leite a Sul, é uma zona com cérceas mais elevadas e composta essencialmente por áreas de escritório, serviços e um aglomerado bastante denso de hotéis. Esta área de análise contempla também tanto a Sul como a Norte algumas áreas de verde em abandono e alguns edifícios de elevado valor patrimonial num estado elevado de degradação.

A terceira zona composta por centros comerciais, edifícios de cérceas bastante mais elevadas de escritórios e serviços, mais perto do final da área de análise junto à via de cintura interna um conjunto habitacional de grandes proporções. Esta zona de análise compreende ainda grandes áreas verdes em abandono.

A Av. da Boavista com um desenho bastante irregular e diversificado em termos de opções de percurso.

A zona em análise como referi bastante povoada de serviços, comércio mas de referir a inexistência de espaços verdes transitáveis bem como espaços culturais, à excepção da Casa da Música junto à Rotunda da Boavista ou mesmo ao Museu de Serralves situado já fora da zona de análise.

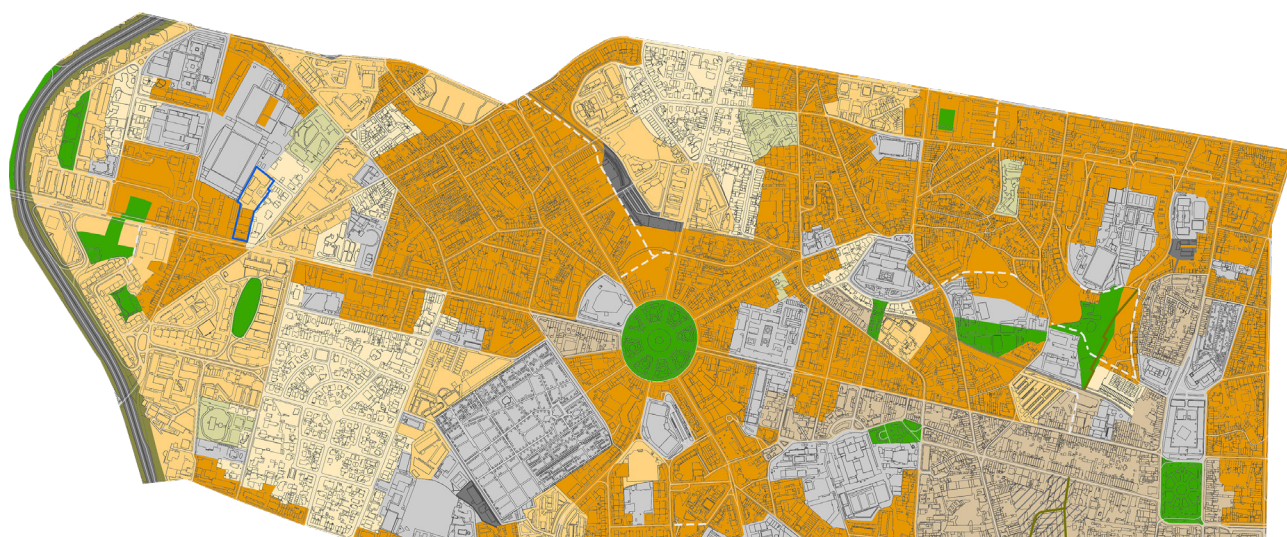
A rede de transportes públicos bem como a infra-estrutura ciclável apresenta-se bastante confusa e mesmo inexistente se colocarmos em equação a rede de Metro.



3.2.5 Qualificação do Solo

A LBPPSOTU estabelece que a classificação do solo determina o destino básico do solo, com respeito pela sua natureza, e assenta na distinção entre solo rústico e solo urbano. Define para o efeito «solo rústico» como aquele que, pela sua reconhecida aptidão, se destine, nomeadamente, ao aproveitamento agrícola, pecuário, florestal, à conservação, valorização e exploração de recursos naturais, de recursos geológicos ou de recursos energéticos, assim como o que se destina a espaços naturais, culturais, de turismo, recreio e lazer ou à proteção de riscos, ainda que seja ocupado por infra-estruturas, e aquele que não seja classificado como urbano e «solo urbano», como o que está total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano territorial à urbanização ou à edificação.

Um dos objetivos estratégicos do PDM 2021 é a manutenção da identidade do concelho, o que passa também, por manter os tecidos urbanos consolidados. Tendo sido feita uma avaliação positiva da aplicação do PDM 2006 no que se refere à manutenção destes tecidos e à aplicação dos critérios morfo-tipológicos, considerou-se de manter esta abordagem. Outra premissa do PDM 2021 prende-se com a vontade de densificar o território, otimizando assim as infra-estruturas e equipamentos de utilização coletiva já instalados. Esta densificação ocorre em áreas onde os critérios morfo-tipológicos poderão ser dispensados pois não estará em causa a manutenção da imagem urbana, garantindo-se apenas a correta integração arquitectónica e urbanísticas, e são estabelecidos parâmetros quantitativos, designadamente índices de edificação.

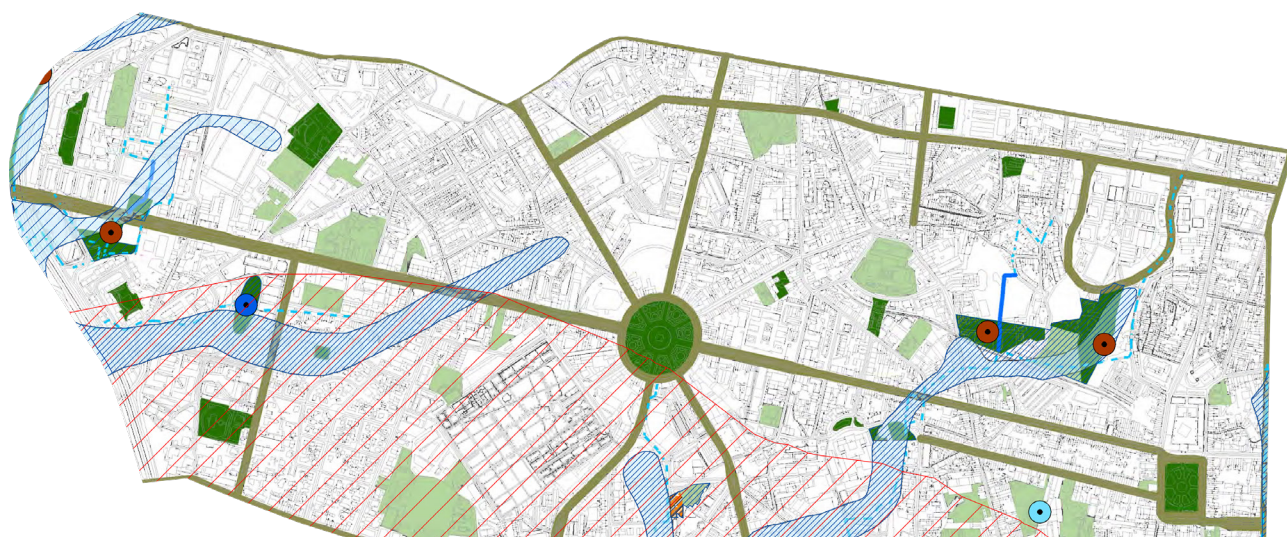


3.2.6 Estrutura Ecológica

A Estrutura Ecológica Municipal constitui um instrumento de planeamento de âmbito municipal, cujo objetivo é promover a continuidade dos sistemas naturais e culturais, a sustentabilidade do território do ponto de vista físico e ecológico, o incremento da biodiversidade e a salvaguarda do património arquitetónico e paisagístico.

O Decreto-Regulamentar n.º 15/2015 estabelece que a Estrutura Ecológica Municipal é constituída pelo conjunto de áreas que, em virtude das suas características biofísicas, culturais ou paisagísticas, da sua continuidade ecológica e do seu ordenamento, têm por função principal contribuir para o equilíbrio ecológico e para a proteção, conservação e valorização ambiental e paisagística dos espaços rústicos e urbanos. Para tal os planos municipais devem proceder à sua identificação para efeitos de proteção e valorização ambiental (artigo 75º do DL n.º 80/2015 de 14 de maio). A abordagem adoptada na definição da EEM do Porto procura enquadrar-se no conceito de infraestrutura “verde” desenvolvido pela Comissão Europeia e pela Agência Europeia do Ambiente que recomendam a sua integração em instrumentos e programas de ordenamento do território para fazer face a problemas ambientais e sociais prementes. Uma infraestrutura verde é uma rede inter-conectada de espaços naturais e espaços verdes de génese humana. O carácter conectado da rede potencia a contribuição dos espaços para a regulação do risco de cheias, para a termo-regulação, para a manutenção da qualidade do ar e da água e para a resiliência geral do ecossistema (Comissão das Comunidades Europeias 2009,

Agência Europeia do Ambiente 2011). No que diz respeito à conectividade, é essencial que os espaços estejam fisicamente ligados entre si. Esta condição garante os fluxos fundamentais para a vida (ar, água, nutrientes, biodiversidade), promove oportunidades para a circulação humana num modelo de maior sustentabilidade, bem como um maior envolvimento e proximidade dos seres humanos aos valores naturais (Agência Europeia do Ambiente 2011). Neste sentido a Estrutura Ecológica Municipal do Porto tem por suporte a identificação dos espaços de génese natural e dos principais espaços verdes urbanos e subsequentemente da previsão de um sistema arterial de conectividade física e ecológica. A metodologia seguida defende que os espaços a integrar prioritariamente na EEM devem distinguir-se pelas características de âmbito biofísico, paisagístico ou cultural, em especial aqueles que têm maior acessibilidade por parte da população. A sua proteção e valorização, com base numa rede conectada, originará importantes benefícios a nível ambiental, social e económico, contribuindo ainda para a promoção da multi-funcionalidade e da diversidade da paisagem do município do Porto.

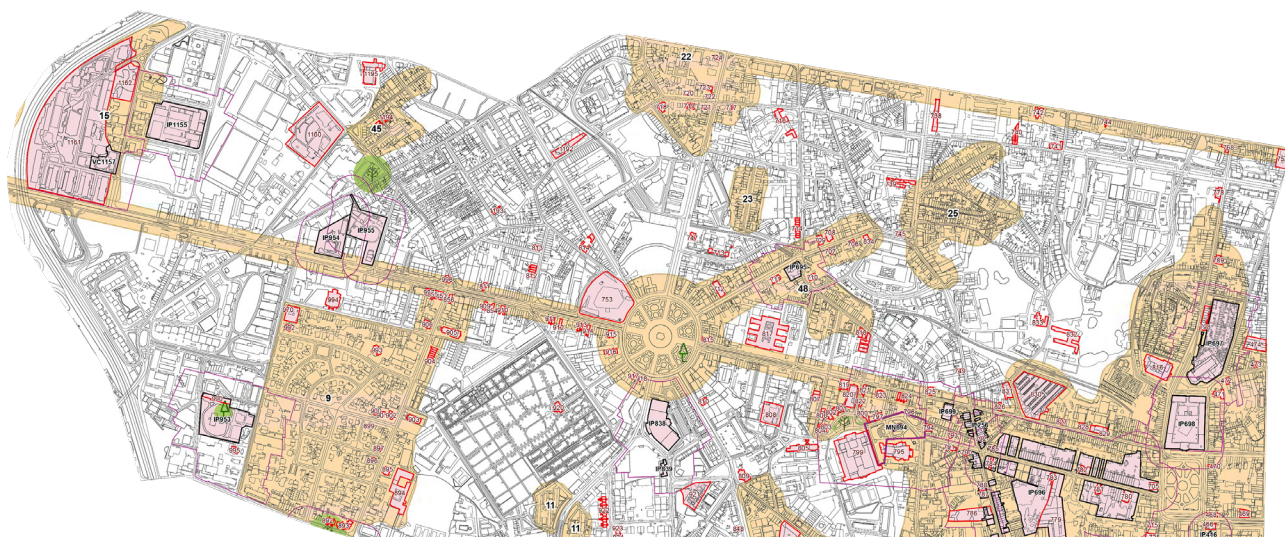


3.2.7 Património

A cidade do Porto afirma-se pela sua dimensão histórica cultural e geográfica que se reflete numa imagem muito própria, caracterizada por tecidos urbanos e arquiteturas de grande diversidade e riqueza patrimonial. Um dos principais objetivos do PDM 2021 é a preservação e qualificação deste património muito dele classificado - e a promoção de uma identidade urbana, que beneficia a economia, a cultura e qualidade de vida dos residentes e utilizadores da Cidade. O carácter e a singularidade desta combinação entre ambiente construído e paisagem natural constituem pois, um ativo de reconhecido valor local, nacional e internacional que exige uma gestão eficiente e a disponibilidade de bases de informação atualizadas e acessíveis, de modo a que as intervenções a levar a cabo promovam a sua efetiva valorização.

O PDM 2021 mantém uma forte aposta na preservação da identidade cultural, urbanística e arquitectónica do Porto, promovendo a requalificação dos seus tecidos urbanos e valorizando o seu acervo patrimonial, numa perspetiva dinâmica de salvaguarda, que também promova novas interpretações dos valores existentes e a criação de um património arquitetónico e urbanístico contemporâneo. Este objetivo implicou o aprofundamento do conhecimento da realidade patrimonial, tendo-se procedido a uma atualização do inventário existente mas também à sua análise crítica, realizando um esforço prévio de sistematização dos conceitos associados aos diferentes objetos identificados, bem como de definição dos valores que, em cada caso, importaria avaliar e caracterizar¹². Este trabalho foi desenvolvido com base numa metodologia de trabalho colaborativo entre várias unidades orgânicas da autarquia e permitiu a produção de uma base de dados geo-referenciada sobre a realidade patrimonial da Cidade.

Esta ferramenta constituirá igualmente um instrumento de trabalho fundamental para o apoio futuro à gestão urbanística, de modo a que o património da Cidade nas suas diversas naturezas possa contribuir efetiva e positivamente para a sua evolução futura. As Plantas de Ordenamento – Carta de Património I e II - constituem uma síntese especializada dos elementos centrais que se pretendem preservar e valorizar criando, assim, condições para o exercício de formas de intervenção adequadas.

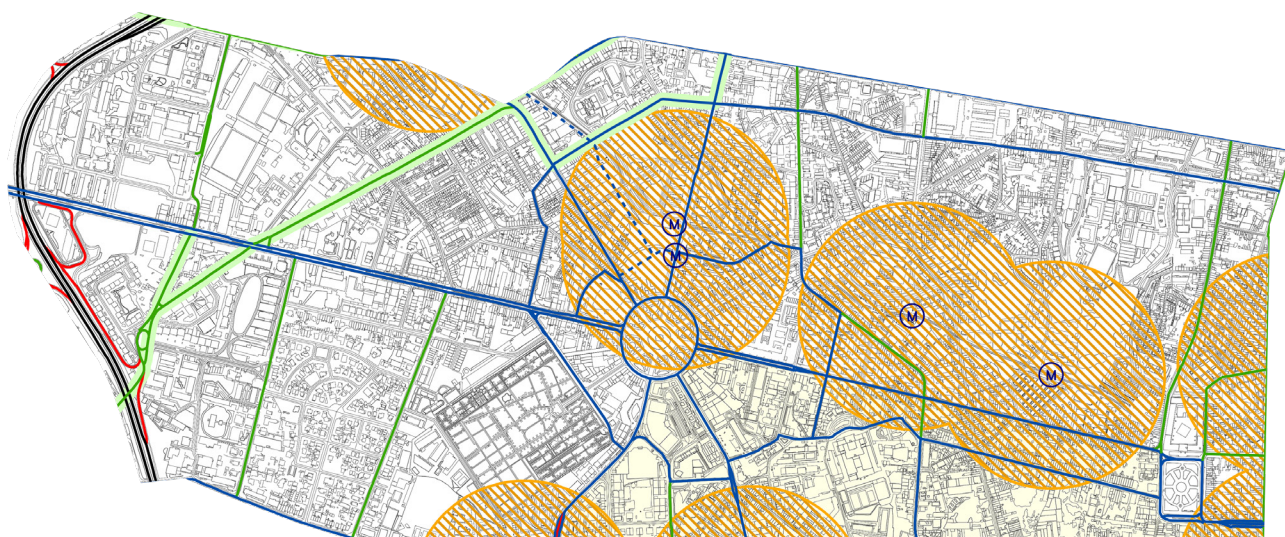


3.2.8 Estrutura Viária e Estacionamento

A mobilidade das pessoas e das mercadorias constitui tradicionalmente um elemento crucial e distintivo do desenvolvimento urbano. Este é, contudo, um domínio que se encontra em grande transformação face às mudanças em curso em matéria de inovação tecnológica e de mudanças comportamentais. A dinâmica que atualmente ocorre na cidade do Porto em múltiplos setores da vida urbana, e em particular da sua economia, constitui uma oportunidade única para se aprofundar esse processo de mudança. Um elemento central desta mudança da política urbana de transportes será uma redistribuição mais adequada dos espaços públicos tendo em vista a multimodalidade. A adoção de critérios rigorosos e ajustados de projeto público e privado para os espaços-canal é fundamental para induzir uma melhor distribuição modal da mobilidade urbana. O metro e novos serviços de transportes partilhados fazem parte do processo de transformação em curso, que induzirá inevitavelmente alterações profundas nos comportamentos da população.

O PDM 2021 propõe uma nova abordagem para a política de transportes, redistribuindo o espaço público existente e incentivando a multimodalidade. O atual predomínio do transporte individual deve ser alterado, tendo em vista a sustentabilidade da Cidade sob o ponto de vista ambiental, de impacto nas alterações climáticas, equação energética e de saúde pública. Nessa perspetiva, a visão para a mobilidade tem o seu foco no aumento da oferta de espaço dedicado ao peão e restantes modos suaves, no aumento e melhoria da oferta de transporte público, sem esquecer a política de gestão do estacionamento. Ou seja, preconiza-se mais e melhor transporte público, menos transporte individual e a requalificação do espaço dedicado ao peão. As coletoras regionais, distribuidoras principais, distribuidoras locais e vias de acesso local, devem não só garantir a absorção dos principais fluxos de tráfego automóvel mas também dos restantes modos de mobilidade, designadamente os transportes públicos e os modos suaves. Nesse sentido, o Plano prevê o redimensionamento do espaço canal no sentido de o adequar aos vários modos de transporte, possibilitando a requalificação dos arruamentos e passeios, melhorando as condições de conforto e de segurança das deslocações pedonais. Por outro lado, destaca-se a importância do transporte público, com a criação de mais canais dedicados a este modo de transporte, em detrimento do uso de automóvel particular. Com a melhoria das interfaces existentes e a criação de novas, bem como com a instalação de parques de estacionamento dissuasores, será reforçada a oferta e qualidade de serviço de transportes públicos.

A oferta generalizada de estacionamento de superfície nos espaço-canal e nas novas urbanizações não permite contrariar a excessiva dependência do carro próprio e, simultaneamente, por falta de espaço disponível, também não permite incrementar alternativas de mobilidade. A intervenção ao nível do estacionamento deverá promover uma gradual redução de oferta de estacionamento de rua por toda a cidade e, particularmente, nas zonas de maior concentração de emprego, associada à afetação de espaço-canal a outros modos de transporte, potenciando assim uma maior diversificação modal nas viagens pendulares. E é junto das principais interfaces de transporte e paragens de metro que se propõe que esta política de substituição seja acelerada. Manter elevada exigência de estacionamento privativo em edifícios terciários junto de interfaces de transportes não é desejável na medida em que não há aproveitamento de oferta instalada e há maior geração de tráfego automóvel em zonas com maior probabilidade de congestionamento associado à acessibilidade à própria interface.



3.2.9 Condicionantes

O artigo 119.º do RJUE estabelece que as câmaras municipais devem manter atualizada a relação dos instrumentos de gestão territorial e as servidões administrativas e restrições de utilidade pública especialmente aplicáveis na área do município, nomeadamente:

- a) Os referentes a programa e plano regional de ordenamento do território, planos especiais de ordenamento do território, planos municipais e intermunicipais de ordenamento do território, medidas preventivas, áreas de desenvolvimento urbano prioritário, áreas de construção prioritária, áreas de reabilitação urbana e alvarás de loteamento em vigor;
- b) Zonas de proteção de imóveis classificados ou em vias de classificação, reservas arqueológicas de proteção e zonas especiais de proteção de parque arqueológico;
- c) Zonas de proteção a edifícios e outras construções de interesse público;
- d) Imóveis ou elementos naturais classificados como de interesse municipal;
- e) Zonas terrestres de proteção das albufeiras, lagoas ou lagos de águas públicas;
- f) Zonas terrestres de proteção dos estuários;
- g) Áreas integradas no domínio hídrico público ou privado;
- h) Áreas classificadas;
- i) Áreas integradas na Reserva Agrícola Nacional;
- j) Áreas integradas na Reserva Ecológica Nacional;
- l) Zonas de proteção.

As Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública são estabelecidas tendo em vista os seguintes objetivos:

A segurança dos cidadãos, o funcionamento e ampliação das infra-estruturas e equipamento, o enquadramento do património cultural e ambiental, a execução de Infra-estruturas programadas ou já em fase de projeto.

Sem prejuízo das atualizações que têm vindo a ser feitas à Planta de Condicionantes, no âmbito da revisão do PDM foram analisadas todas as servidões administrativas e restrições de utilidade pública em presença no território, auscultadas as entidades da tutela e reestruturada a Planta de Condicionantes.

Assim, na Planta de Condicionantes – Carta de Condicionantes Geral que integra o presente Plano foram consideradas as seguintes servidões administrativas e restrições de utilidade pública: Domínio hídrico, espécies florestais protegidas, árvores e arvoredos de interesse público, património edificado, estabelecimentos prisionais e tutelares de menores, defesa nacional, rede elétrica, gasodutos e oleodutos, rede rodoviária nacional e estradas desclassificadas, rede ferroviária, aeroportos e aeródromos (zonas de servidão aeronáutica), faróis e outros sinais marítimos, marcos geodésicos, abastecimento de água.



3.2.10 Equipamentos Coletivos

Os equipamentos de utilização coletiva condicionam fortemente a forma como a população utiliza o território, influenciando diretamente os seus padrões de mobilidade. Constituindo uma componente chave da organização espacial das cidades, a rede de equipamentos se diversificada, acessível e qualificada representa um fator poderoso de atractividade territorial, contribuindo para a qualidade de vida dos cidadãos e para o dinamismo da economia urbana e a vitalidade das áreas onde esses equipamentos se localizam. Ao promoverem a interação de diferentes grupos de pessoas, que neles encontram disponíveis os serviços de que precisam, os equipamentos coletivos sobretudo os de utilização mais frequente desempenham ainda um importante papel no campo da integração social, promovendo o sentimento de pertença à comunidade e a coesão social. Já os serviços mais especializados, ao exigirem um segmento de consumidores mais alargado por forma a garantir a sua viabilidade e sustentabilidade, tendem a concentrar-se apenas nas aglomerações de maior dimensão. Daí a importância do conhecimento atualizado quanto às dinâmicas da população, os estilos de vida e a procura de serviços, permitindo antecipar algum tipo de necessidades sociais que exigem repensar a forma como se organizam e distribuem os recursos disponíveis no território. O tempo despendido a percorrer distâncias e a facilidade de deslocação contribuem fortemente para determinar a acessibilidade aos pontos de interesse, neste caso concreto a equipamentos de utilização coletiva, sendo cada vez mais importante avaliar a possibilidade de recorrer aos transportes públicos e aos modos suaves de deslocação. Garantir a equidade na distribuição dos recursos disponíveis afigura-se assim como uma questão determinante num território que se pretende afirmar pela sua qualidade de vida e coesão social. A possibilidade de, no quadro de vida local, os cidadãos poderem aceder a um conjunto de equipamentos de utilização coletiva essenciais à vida quotidiana sem que para tal tenham de dispensar muito tempo ou recursos, traduz-se num ganho significativo em termos de bem estar. Daí que tenha vindo a ganhar força a importância de um “paradigma da proximidade” associado a um modelo de cidade mais sustentável, quer do ponto de vista ambiental quer do ponto de vista social. O reconhecimento da importância de dotar os territórios de condições que simultaneamente atraiam e fixem o investimento produtivo e promovam as condições de vida e de bem estar das populações tem implicações diretas ao nível da dotação de equipamentos coletivos, por estes serem essenciais à organização espacial e ao reforço da coesão social-territorial. No caso de uma metrópole como o Porto, para além da proximidade e da qualidade, a diversidade da oferta de equipamentos coletivos é decisiva para o papel que desempenha como núcleo de uma das duas áreas metropolitanas que estruturam o sistema urbano português e como principal centralidade do noroeste peninsular, atraindo utilizadores que provêm de territórios que em muito ultrapassam os limites da Cidade e da própria aglomeração metropolitana. Os Centros Hospitalares Universitários de S. João e do Porto são exemplos de equipamentos cuja área de influência sendo muito alargada atraem um grande número de utilizadores não residentes e que representam igualmente importantes polos de emprego e de atração de atividades complementares. Outros exemplos de equipamentos de referência poderiam ser dados no campo do ensino superior a Universidade do Porto. Neste último caso, equipamentos como a Casa da Música ou o Museu de Arte Contemporânea de Serralves, entre muitos outros, desempenham, tal como a UP, um papel fundamental para a internacionalização da cidade, contribuindo decisivamente para o dinamismo da economia urbana e, em particular, para o turismo cultural.



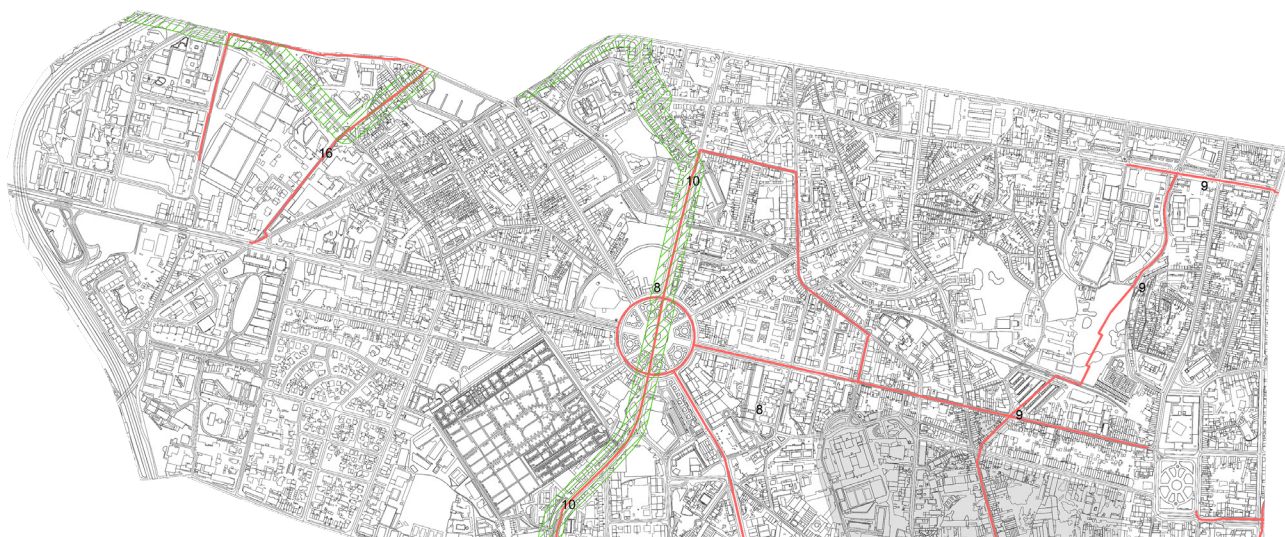
3.2.11 Infraestrutura de Transportes Coletivos

Os transportes coletivos constituem uma solução essencial para a cidade enfrentar os problemas de congestionamento, de poluição ambiental, ruído, etc.. Apesar da melhoria das condições de transporte coletivo de passageiros, quer pelo aumento da infraestrutura dedicada quer pela melhoria das condições de conforto e viagem, verifica-se que a repartição modal na área metropolitana e na Cidade continua a ser dominada pelo transporte individual que constitui o meio preferencial de utilizado nas deslocações, não só pendulares mas também por outros motivos. O cidadão comum atribui ao carro próprio a condição para a plena acessibilidade, esquecendo que, como resultado, a mobilidade piora na medida do aumento do congestionamento urbano. O transporte coletivo apresenta-se como uma solução para as cidades que enfrentam problemas de congestionamento e degradação ambiental. Apesar de parecer uma contradição, diminuir o espaço automóvel numa cidade de fraca rede rodoviária, pode constituir a solução mais aconselhável no sentido de uma mobilidade urbana de maior eficiência e sustentabilidade ambiental, económica, energética. Por outro lado, não é possível exigir 'cultura multimodal' quando os cidadãos não têm alternativas viáveis ao carro próprio, ou quando o sistema rodoviário se baseia na permissividade e na expectativa de que se acabará sempre por arranjar uma solução de estacionamento ou circulação alternativa para o carro privado. A importância da definição de critérios de projeto para o espaço público representa uma preocupação central e estruturante da proposta do PDM 2021, na medida em que esses critérios poderão conduzir à perpetuação do monopólio automóvel e do baixo padrão de mobilidade, ou, em alternativa, à promoção da multimodalidade, libertando o espaço necessário para outras funções, designadamente para os transportes públicos coletivos e para os modos suaves.



3.2.12 Infraestrutura de Modos Suaves

Os modos de transporte suaves são cada vez mais uma opção de transporte, designadamente pelas gerações mais novas, pelo que, o reforço dos canais cicláveis, estabelecendo uma rede de percursos articulados com os restantes modos de transporte, constitui igualmente um elemento central da proposta do Plano. O sistema pedonal, como já foi referido, constitui um foco primordial da estratégia para a mobilidade urbana. Desde logo, identifica-se a zona central da cidade, onde a pressão pedonal é, já hoje, muito intensa e a área histórica classificada com predominância pedonal. A gestão do estacionamento representa igualmente uma peça chave dessa estratégia, que deve ser efetuada de forma integrada entre o estacionamento público e privado e de maneira diferente em função da zona da cidade onde se localiza, designadamente através da limitação da oferta na zona central da cidade. Ao nível da rede viária, propõe-se uma rede estruturante de hierarquia superior mínima, com características adequadas a um nível de serviço ajustado a uma circulação automóvel com melhor eficácia. Ao contrário, no que respeita à rede local, maioritária, pretende-se que esta apresente uma forma mais orgânica, evitando a continuidade do percurso de atravessamento, articulando-se com o sistema pedonal, valorizando este último, sempre que ambos se intersetem.



3.2.13 Enquadramento Regional

A zona de análise não apresenta grandes preocupações relativamente a condicionantes, sendo os únicos núcleos os edifícios de valor patrimonial entre as Ruas Belos Ares e Pedro Hispano.

No que toca à qualificação e ocupação do solo existem bastantes tipologias dispersas pelo território, apresentam-se de forma desorganizada, dentro desta falta de organização conseguimos compreender três zonas, uma primeira mais próxima da Rotunda da Boavista composta por quarteirões habitacionais com cérceas mais reduzidas com serviços no piso baixo e restantes compostos por habitação, esta área estende-se sensivelmente até às ruas João de Deus a Norte e Guerra Junqueira a Sul.

A segunda zona compreendida pelas ruas anteriormente referidas e as ruas de Pedro Espano a Norte e Antonio Bessa Leite a Sul, é uma zona com cérceas mais elevadas e composta essencialmente por áreas de escritório, serviços e um aglomerado bastante denso de hotéis. Esta área de análise contempla também tanto a Sul como a Norte algumas áreas de verde em abandono e alguns edifícios de elevado valor patrimonial num estado elevado de degradação.

A terceira zona composta por centros comerciais, edifícios de cérceas bastante mais elevadas de escritórios e serviços, mais perto do final da área de análise junto à via de cintura interna um conjunto habitacional de grandes proporções. Esta zona de análise compreende ainda grandes áreas verdes em abandono.

No que respeita ao sistema ecológico as áreas existentes são quase inexistentes, apenas se verificando a área verde referente à Rotunda da Boavista e as áreas verdes anexadas às construções anteriormente referidas de enorme valor patrimonial. A Zona de análise apresenta variadíssimas áreas que poderiam ser reconvertidas e transformadas em áreas de grande valor ecológico.

Quanto ao valor cultural este também se apresenta bastante escasso com apenas um edifício o da Casa da Musica junto à Rotunda da Boavista, os restantes como a Casa de Serralves ou outros de menor dimensão já se encontram fora da zona em análise. Tanto o valor cultural como ecológico são de enorme importância de forma a dinamizar o espaço fora do que é o panorama existente nesta zona de análise, o de uma área habitacional e serviços.

Relativamente a espaços coletivos e equipamentos a zona de análise encontra-se bem servida com equipamentos desportivos, escolas, super mercados, equipamentos de saúde bem como bancos e equipamentos ligados ao sector estado espalhados um pouco pelo território em análise. Quanto aos sistemas de mobilidade, sistemas de transporte públicos e modos suaves, a zona em análise apresenta não tanto uma carência evidente mas sim uma desorganização clara. Existe uma clara dependência da viatura própria, com uma falta de coordenação entre viatura própria, parques de estacionamento que também são deficientes e transportes públicos, ocupação da via pública de uma forma excessiva por zonas de estacionamento com uma clara ineficácia, sendo a relação entre o espaço que ocupam e a real eficácia, negativa. A zona em análise precisa de acompanhar os pontos especificados nos objetivos do PDM.

Em relação aos modos suaves, não existe uma coerência relativamente ao seu desenvolvimento no decorrer da Av. da Boavista, sento os mesmos interrompidos ou quando existem sendo ocupados por estacionamento deficiente.

Na generalidade o pensamento em relação a estes últimos pontos não é coerente em toda a Av. da Boavista, com interrupções, complexo na compreensão com prevalência excessiva pela viatura própria e todos os constrangimentos a isso associados, velocidade excessiva, estacionamento deficiente, ocupação da via pública de forma desorganizada, faltando nesta matéria de



um pensamento contínuo, coerente.

De todos estes aspectos analisados e tendo em conta um pensamento razoável do que poderá ser possível de forma realista de ser feito na zona em análise, os temas relacionados com o sistema ecológico, mobilidade, transportes públicos e modos suaves são sem dúvida os mais preocupantes mas também os mais passíveis de poderem ser realizados e de se tornarem numa real alteração do modo atual.

3.2.14 Ocupação do Solo

A zona de análise é constituída por variadas tipologias de ocupação que se vão espalhando pelo território um tanto ou quanto desorganizadas.

Áreas de desenvolvimento linear, estas de menor prevalência. Constituindo quarteirões regulares em geral, total ou parcialmente encerrados, com lotes estreitos e compridos, ocupadas com edifícios à face da rua, de tipologia uniforme e desenho de fachadas contínuo. Com ocupação contínua das frentes de rua por edifícios que têm acesso direto ao espaço público, com área verde/permeável de dimensão relevante no interior do quarteirão.

Áreas de expansão, estas as de maior prevalência, observam-se desde a Rotunda da Boavista até à Via de Cintura Interna.

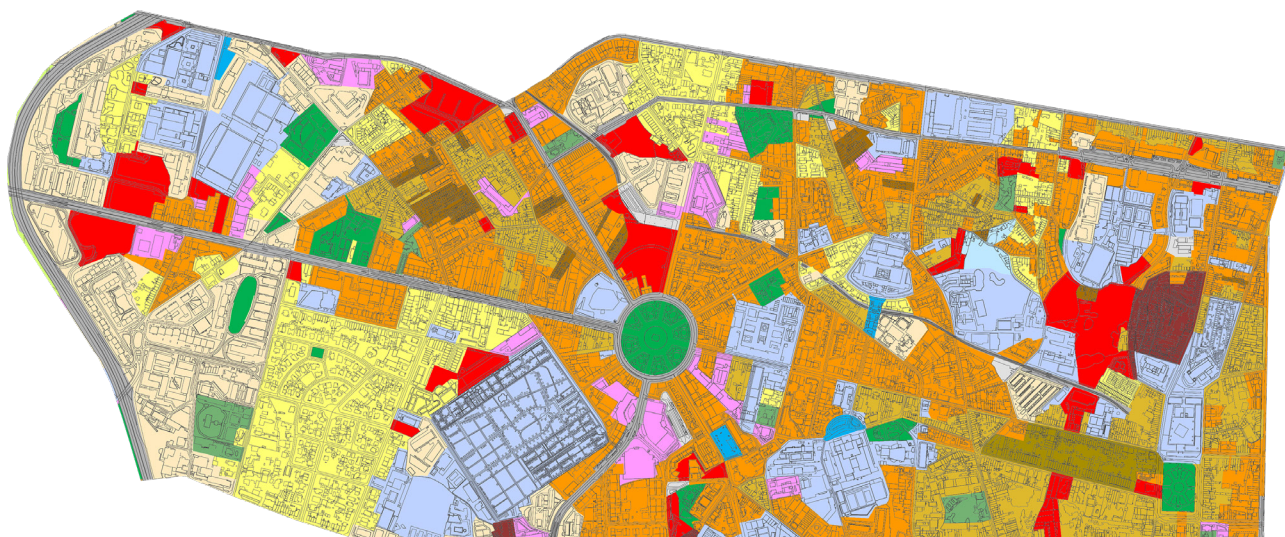
Áreas novas ou em processo de transformação das frentes urbanas, em que se verifica uma alteração do cadastro e a introdução de novas tipologias de habitação coletiva, de comércio e serviços. Apresentam características de quarteirão fechado ou semi-fechado, no qual os edifícios alinham face aos arruamentos, e as cêrceas não ultrapassam a largura do espaço público confinante.

Áreas de edificação isolada, estas a par das áreas de desenvolvimento linear também se apresentam com forte peso dispersas por toda a Av. da Boavista. Lotes de dimensão e geometria regular, compostos por edifícios isolados, geminados e/ou em banda com arruamentos e áreas verdes associadas. De habitação unifamiliar e de habitação coletiva com a área envolvente público/priva da de utilização coletiva.

Áreas de atividades económicas, áreas que se destinam preferencialmente ao acolhimento de atividades económicas com especiais necessidades de afetação e organização do espaço urbano, nomeadamente de atividades industriais, de armazenagem e logística, de comércio, de serviços, de unidades hoteleiras e de postos de abastecimento de combustíveis, de manutenção e de reparação automóvel.

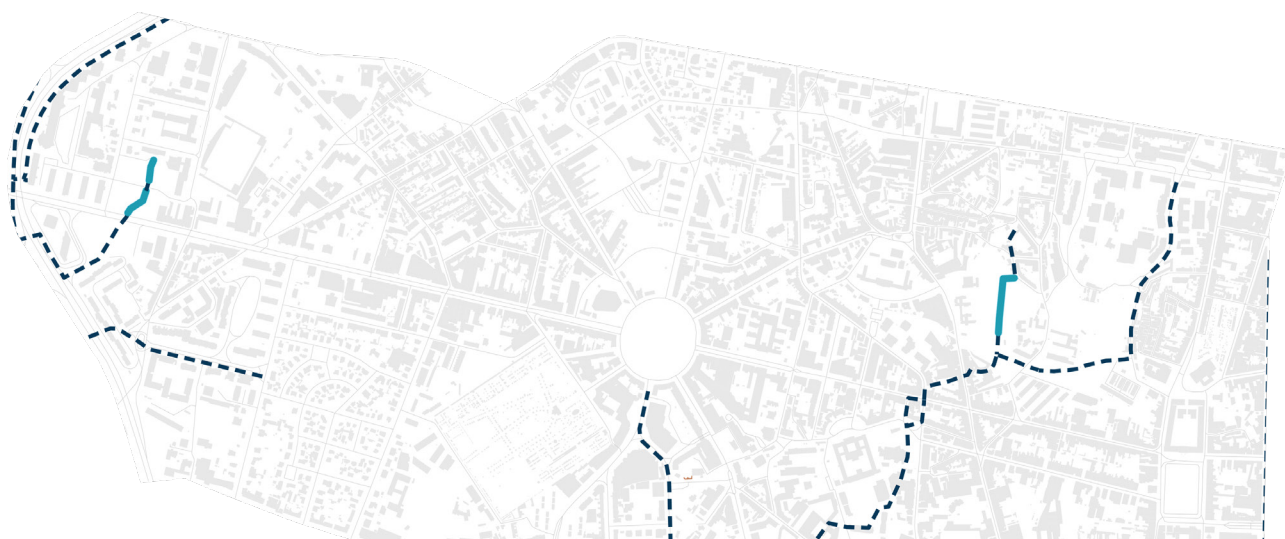
Áreas verdes, áreas verdes de uso diverso, com função de equilíbrio ambiental e de valorização paisagística. Áreas verdes de uso diverso, podendo acolher diversas atividades ao ar livre para recreio, lazer, desporto e/ou cultura. Estas áreas situam-se na sua grande maioria a meio da zona de estudo agregadas a edifícios de grande qualidade patrimonial e que neste momento se encontram num avançado estado de degradação.

Áreas de vazios urbanos, espaço urbano, vazio ou abandonado, mas com potencialidades para a sua revitalização. Estas áreas localizam-se essencialmente junto à Via de Cintura Interna.

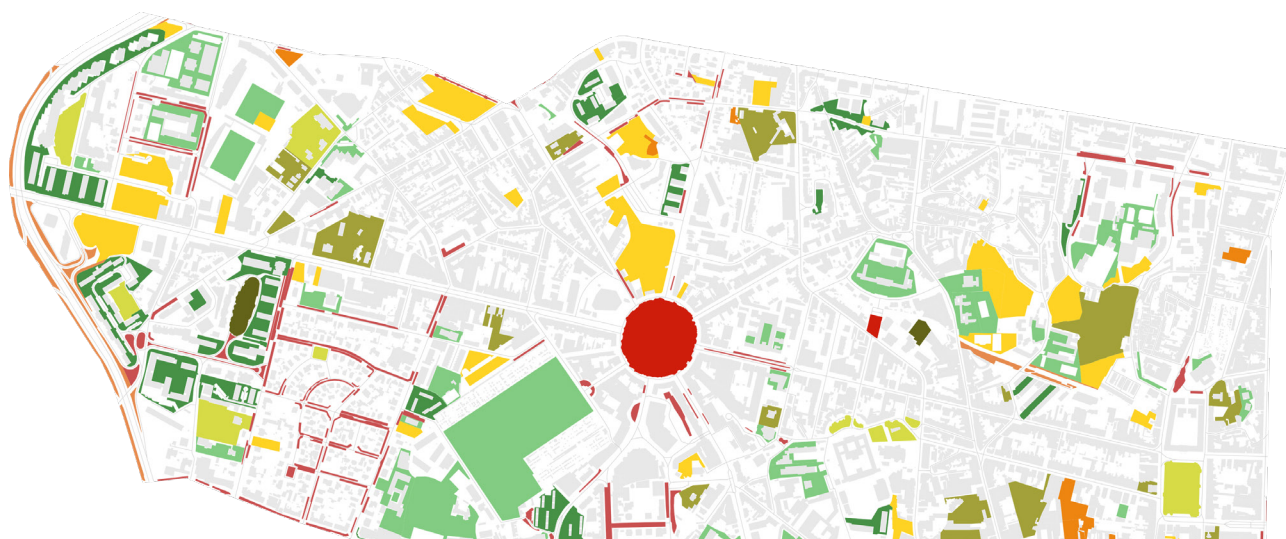


3.2.15 Espaços Naturais e Verdes Urbanos





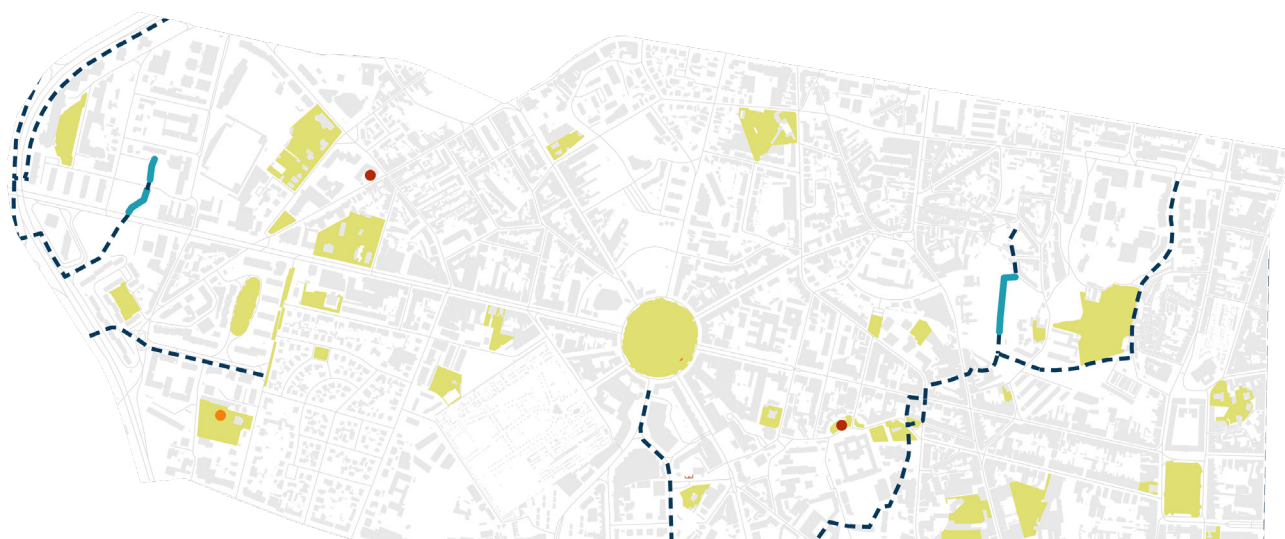
3.2.16 Espaços Verdes Urbanos e Habitats Urbanos





3.2.17 Potencial dos Espaços Verdes e Património Paisagístico





3.3 Caracterização da Zona Intervenção

3.3.1 Edificado

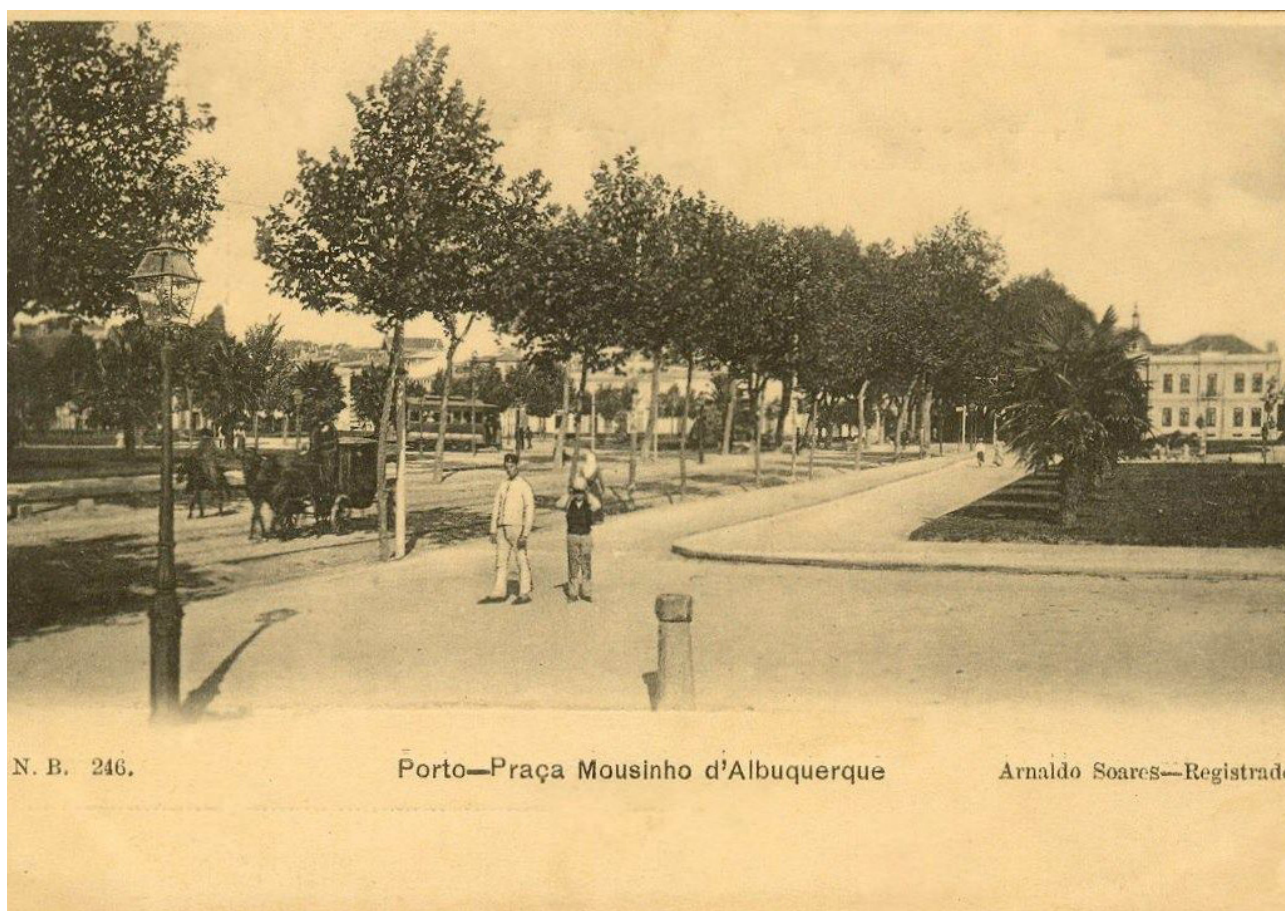
Trata-se de um cenário muito diversificado, ao nível do desenho arquitectónico, ao nível programático, ao nível cronológico, foi sendo erguido ao longo de muitos anos.

Com programas tão diversos como, estabelecimentos comerciais, restauração, habitação multi e uni-familiar, bem como equipamentos de grande dimensão, como por exemplo o caso do edifício da casa da música.

Originado na sua maioria grande fluxo de circulação pedonal, o cruzamento desse fluxo entre o edificado e a praça, zona de circulação, é feito de forma pouco fluida, o primeiro anel de circulação que serve de chegada ao cenário, ao edificado não tem dimensão suficiente para receber tal fluxos que acaba por provocar estrangulamentos na circulação pedonal.

A forma como essa circulação se depara com a transição, edifício-praça é interrompida pela dureza da proximidade da circulação automóvel, também esta muito intensa.

Existe claramente um rompimento uma falha de linguagem entre estes elementos próximos.



3.3.2 Praça

Não é redonda, a sua forma como a conhecemos tem como elemento que a define, o eixo principal, Rua da Boavista-Avenida da Boavista, e o edificado que foi sendo erguido ao longo dos tempos.

Eixo que nasce na Praça da República com a Rua da Boavista, passa pela agora Rotunda da Boavista e segue viagem até ao Atlântico através da Avenida da Boavista.

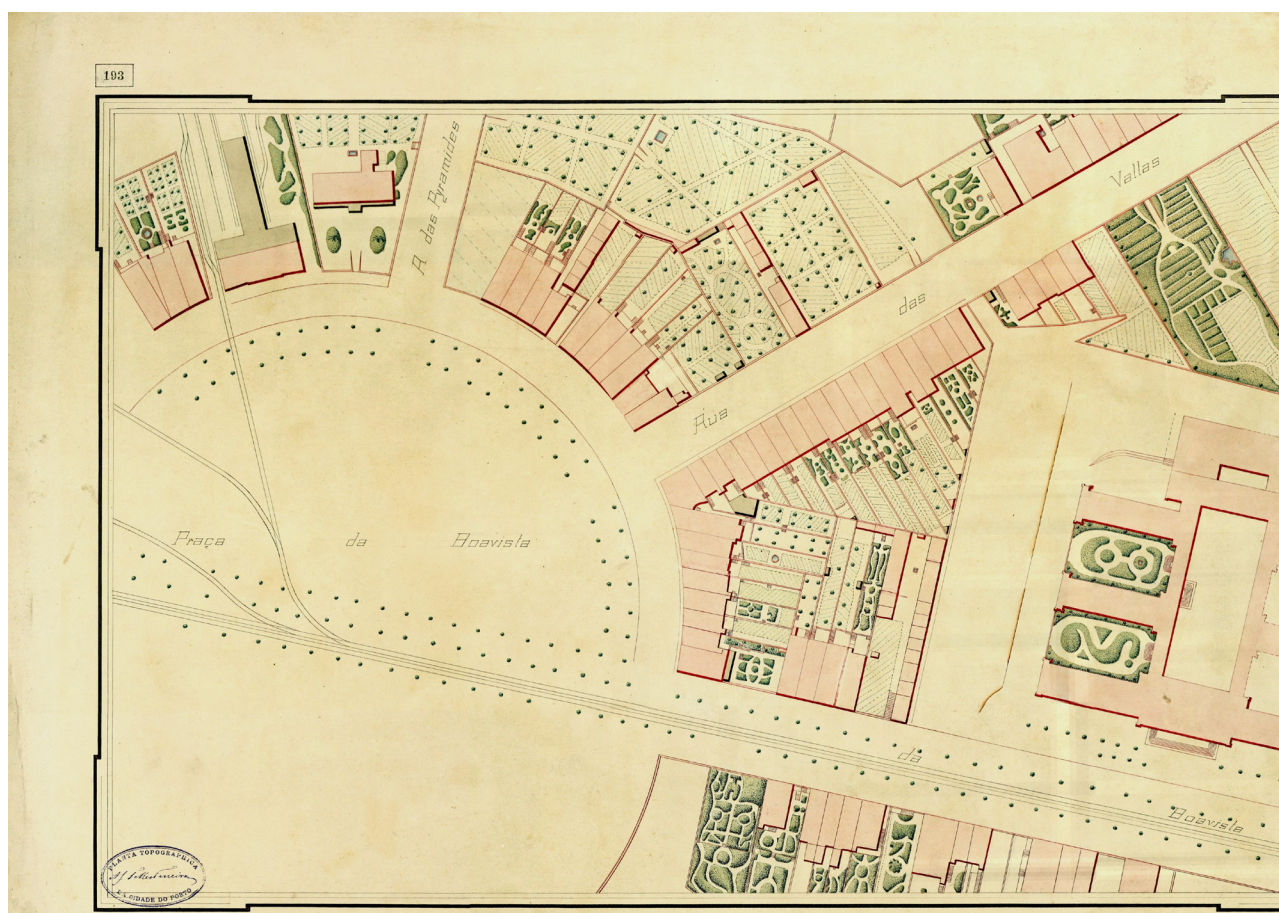
Com os tempos esse eixo acaba por ser preenchido pela própria praça, através do cenário passando a circulação a ser feita em volta da própria praça, a praça torna-se num elemento único e com dois semi-círculos dantes separados, agora um só.

Praça, com um desenho que espelha o alinhamento dos eixos das ruas que aí chegam, formando gomos preenchidos por elementos verdes como arbustos, e árvores de pequeno porte, esses mesmos gomo têm como desenho de contorno árvores de maior porte que intensificam e reforçam o desenho, no limite do contorno circular de fronteira com a circulação automóvel, árvores de maior porte reforçam essa barreira intransponível entre o cenário e a própria praça, o pavimento é na sua totalidade composto por saibro, ao centro um círculo relvado, serve de base ao memorial.

A praça faz uso dos elementos vegetais para se vestir de diferentes formas e cores ao longo dos meses.

As mesmas apesar da existência de algumas doenças patológicas mantêm a sua forma saudável e vigorosa, deixando o sol penetrar nos dias mais frios, oferecendo sombra nos dias mais quentes.

Com uma geometria clara, prolongamento das ruas próximas, os caminhos a serem percorridos, são os que a praça nos deixa percorrer.

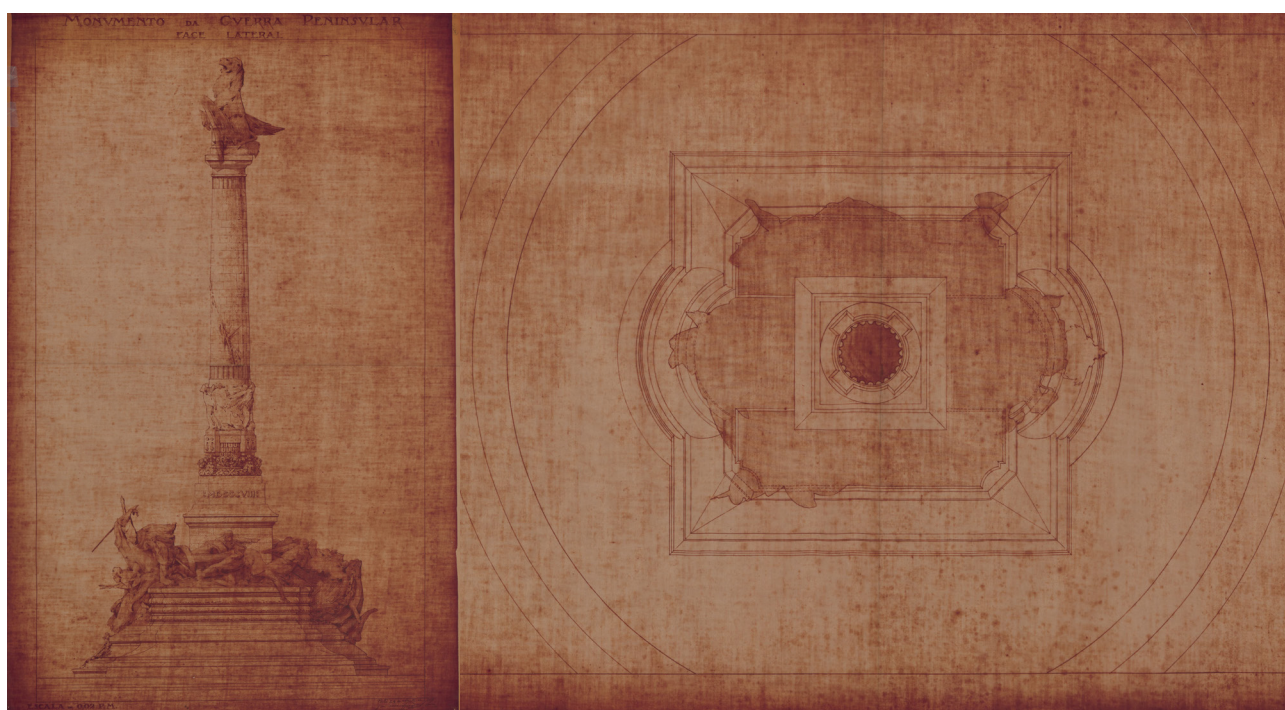


3.3.1 Memorial

O memorial ao centro assenta num enorme círculo relevado.

Conta-nos uma história, com 45 metros de altura é visível de quase todas as partes da cidade.

Constituído por 4 momentos o grande embasamento de granito que sustenta os restantes elementos e faz a ligação à praça, o elemento escultural e didático de maior relevância em volta de todo o memorial que conta a trágica história da Ponte das Barcas, a coluna elemento escolhido para marcação da centralidade à volta da mesma os generais portugueses, no topo e como remate é mostrada a síntese final da luta com a vitória da força popular representada pelo leão, sobre os ímpetos da águia napoleónica.



4. Hipótese

4.1 Identificação do Problema

O espaço de intervenção, a Praça Mouzinho de Albuquerque normalmente designada como Rotunda da Boavista encontra-se num dos pontos mais centrais da cidade, funcionando como uma rótula, sendo um ponto obrigatório de passagem para os acontecimentos mais importantes da cidade.

Daqui partimos para todas as áreas de maior importância da cidade bem como as áreas de maior relevância acabam por aqui confluir.

Neste ponto da cidade temos uma forte concentração de habitação unifamiliar, coletiva, variadíssimas actividades económicas desde a logística, comércio, serviços e unidades hoteleiras, áreas de equipamentos de utilização coletiva, educação, saúde, cultura e religioso.

Para suporte à análise dos problemas verificados na área de intervenção do projeto, temos vários elementos a analisar, o edificado, a rede pedonal, rede viária, a praça e o memorial.

O edificado apresenta-se com uma grande diversidade programática. Regra geral a ocupação do piso 0 apresenta possibilidade de acesso direto ao perímetro da praça e aos arruamentos conectados com a mesma e consiste essencialmente em programas da área da restauração e serviços. Atualmente é impossível os programas existentes comunicarem entre si uma vez que não há espaço disponível para estes coexistirem em dinâmica com a praça.

O resultado é visível: o edificado orienta-se para o interior deixando de usufruir da relação possível com o exterior e com a própria praça.

A elevada diversidade programática existente na área atrai enormes concentrações de pessoas sem que no entanto esse fator seja sinónimo de boas condições do local para acolher essa afluência, causando mesmo o cruzamento de circulações que se atrapalham entre si, nomeadamente fluxos relacionados com o edificado, passagem de pessoas entre ruas, paragens de transportes públicos.

É inexistente um espaço público de qualidade que suporte a elevada afluência de fluxo de pessoa seja com o objectivo de passagem ou permanência.

A praça é rodeada no seu perímetro total por uma via de circulação automóvel interceptada por nove arruamentos.

A Av. da Boavista, continuação da Rua da Boavista passa pela praça e segue em direção ao mar, e é o eixo historicamente definidor da própria Praça.

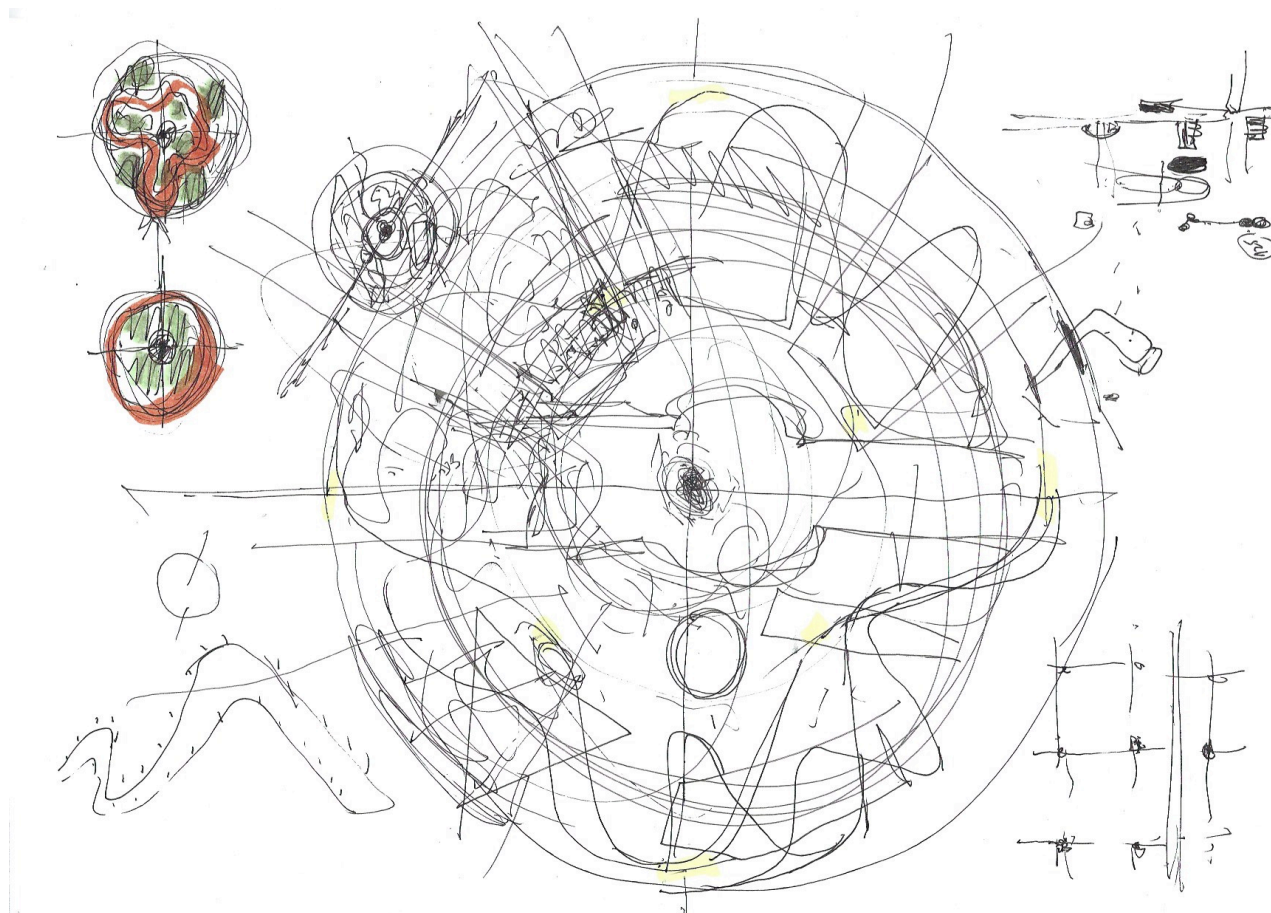
A rua Particular Meneses Russell é uma rua pedonal.

Os restantes arruamentos, Rua 5 de Outubro, Av. de França, Rua de Nossa Senhora de Fátima, Rua de Júlio Diniz, Rua Caldas Xavier, Rua da Meditação e Rua de Gonçalo Sampaio, com diferentes ritmos, aportam na sua maioria grande volume de circulação de pessoas e viaturas.

Os atravessamentos em direção à praça não têm qualidade nem dimensão de chegada à mesma; o peão é confrontado com árvores que se encontram em todo o perímetro exterior da praça e que funcionam como uma espécie de barreira à entrada no seu interior.

O elevado tráfego automóvel existente na área e localizado muito próximo do edificado, gera uma sensação de "roleta russa" que potencia novos fluxos de circulação pedonal na sua maioria pelo perímetro exterior da praça, não potenciando os atravessamentos para o seu interior da praça.

A circulação automóvel na área mais exterior do perímetro é extremamente complexo, misturan-



do-se áreas de estacionamento, paragem de transportes públicos e áreas de acesso ao edifício. A praça constituída por percursos pedonais que são o reflexo do alinhamento das ruas existentes, encaminham-nos em direção ao memorial. Entre os percursos pedonais existem “gomos” constituídos por zonas relvadas pontuadas por uma vasta variedade de árvores de pequeno e maioritariamente grande porte. O desenho é extremamente ornamental com barreiras bem definidas que resultam em pequenos percursos orgânicos que serpenteiam as árvores. O pavimento é constituído por um composto barrento homogêneo na totalidade dos espaços percorráveis, mais ao centro uma zona completamente relvada rodeia o memorial criando uma zona de afastamento com o resto da praça.

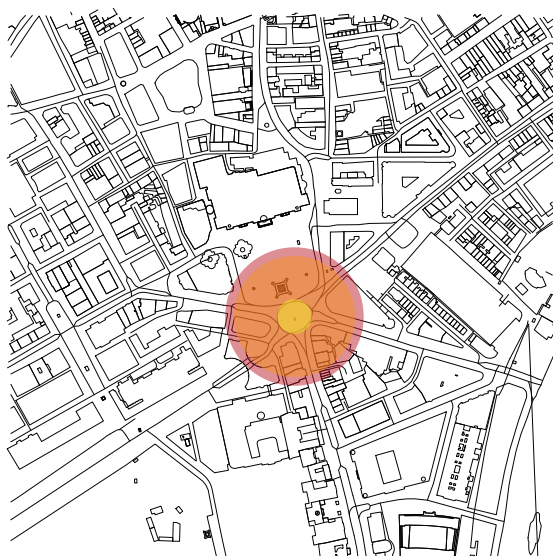
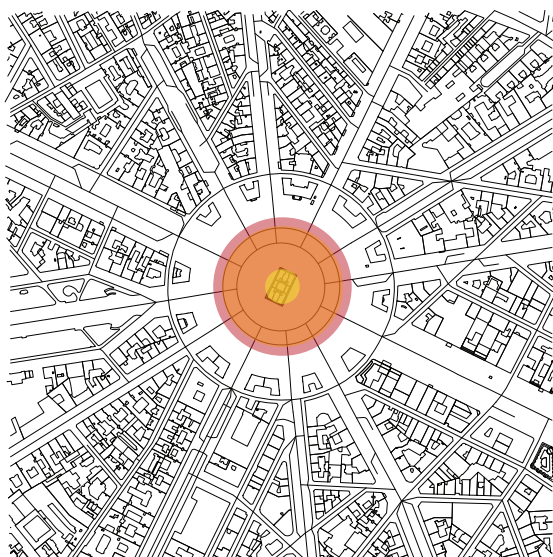
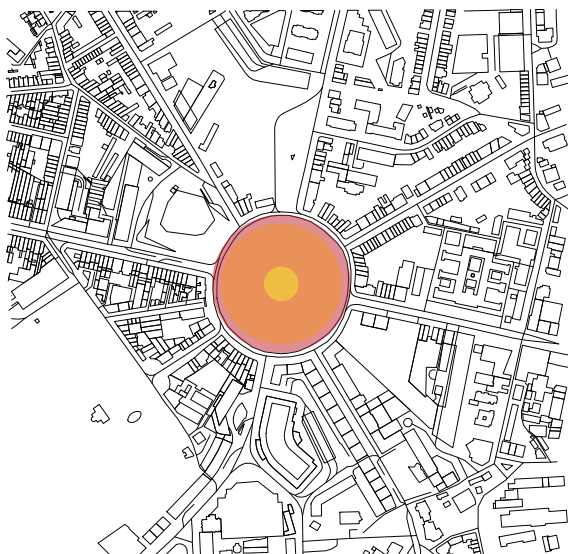
Com uma área não circulável bastante superior em relação a área circulável, com um desenho antiquado e pouco democrático, não convida ao seu uso. Por vezes confuso entre o que poderiam ser espaços de permanência e espaços de circulação, excessivo nas variedades de espécies arbóreas existentes, sem lógica em relação ao porte e à sua localização, em algumas zonas a falta de replantação de árvores que por motivos vários deixarem de existir no local. Inexistência de áreas de apoio, serviços ou suporte a atividades espontâneas ou mesmo atividades programadas como, pequenas feiras, exposições ou outros eventos de pequena escala.

O espaço não tem condições que cativem a permanência do espaço nas suas diferentes estações do ano.

O desenho bem como os materiais que compõem o pavimento existente deseducados a uma maior permanência no interior da praça, constituição do pavimento não atraente aos tipos de deslocação existentes no espaço de análise.

O memorial comemorativo do centenário das Guerras Peninsulares com 45 metros de altura, constituído por 4 momentos o grande embasamento de granito que sustenta os restantes elementos e faz a ligação à praça o elemento escultural e didático de maior relevância em volta de todo o memorial que conta a trágica história da Ponte das Barcas, a coluna elemento escolhido para marcação da centralidade à volta da mesma os generais portugueses, no topo e como remate é mostrada a síntese final da luta com a vitória da força popular representada pelo leão, sobre os ímpetos da águia napoleónica.

Elemento central onde todas as histórias desta zona da cidade e arruamentos se juntam. O mais importante da cidade, conta uma vida, talvez a mais marcante e trágica da narrativa do Porto. O memorial é entendido na cidade como elemento meramente de referência, visível de variadíssimos pontos da cidade, não se tendo em conta o seu real valor de catalisador do muito que é, a cidade como a conhecemos no presente, proporcionando, assim, uma nova centralidade e pontos focais de uma maior legibilidade da cidade e da sua imagem eloquente como lógica de um poder institucional de exceção ou novidade no Porto monumental, o seu valor memorável e o que representou em determinado período da história da cidade do Porto.



4.2 Hipóteses de Resolução

4.2.1 Donal Judd, (15 Untitled works in concrete), 1980-1984, Marfa, Texas

As raízes de Judd estavam solidamente no Midwest – nasceu em 1928 numa pequena cidade do Missouri – mudou-se para Nova Iorque na primeira oportunidade. A sua ascensão foi meteórica: no início da década de 1960, o trabalho tridimensional pioneiro de Judd abriu possibilidades radicalmente novas para a arte americana. Estruturas geométricas fabricadas a partir de matérias-primas industriais, interagem diretamente com a sua envolvente arquitetónica; na série de “pilhas” sem título que se tornou uma das assinaturas de Judd, caixas rigorosamente espaçadas de alumínio, plexiglass ou ferro galvanizado são suspensas diretamente das paredes da galeria. Em 1968, apenas seis anos depois de ter exposto a primeira destas peças, o Whitney Museum of American Art organizou uma grande retrospectiva de Judd, que foi recebida com ampla aclamação. Com apenas 40 anos, consolidou-se como um dos artistas mais inovadores da sua geração. Foi precisamente nesta altura da sua carreira que Judd decidiu que queria mais profundidade e menos distração. Estava preocupado com a crescente comercialização do mundo da arte e da própria cidade, preocupado com o facto de as pressões do mercado estarem a sufocar a inovação artística e cansado das limitações impostas pelos formatos de exposição tradicionais. Ele queria um local para experimentação genuína, um local para instalações permanentes e, acima de tudo, queria mais espaço, um lugar onde pudesse concretizar a sua visão de obras de arte que ocupassem não apenas uma única galeria, mas um edifício inteiro ou mesmo uma paisagem. O vasto vazio do Sudoeste parecia proporcionar a resposta perfeita: era ao mesmo tempo uma fuga e uma tela supostamente em branco, um campo de infinitas novas possibilidades, longe das modas do mundo da arte ou dos caprichos do mercado da arte. Judd não estava sozinho nesta visão; esta foi a era da land art, quando os desertos ocupavam uma grande posição no imaginário cultural. A land art tratava muitas vezes os desertos como algo espectral, metafísico e até hipotético.

No início da década de 1970, Judd começou a adquirir edifícios e terrenos em Marfa e arredores, e passou o resto da sua vida a refazê-los numa série de projetos transformadores que uniam arte, arquitetura e paisagem. A sua primeira aquisição foi um grande terreno no centro de Marfa, ao qual se referiu como “o Bloco”, onde transformou um conjunto de estruturas em espaços de vida e de trabalho, uma biblioteca e uma série de instalações artísticas específicas do local. No final da década de 1970, estabeleceu uma parceria com a Dia Art Foundation para comprar um forte militar extinto nos arredores da cidade, onde criou algumas das obras mais conhecidas da sua carreira: 100 obras sem título em alumínio laminado (1982– 86), uma série de caixas metálicas brilhantes permanentemente instaladas em dois antigos barracões de artilharia que Judd renovou extensivamente para o efeito, e 15 obras sem título em betão (1980-84), uma linha de estruturas monumentais de betão que se estende por quase um quilómetro através de um antigo campo de parada militar nas proximidades.



4.2.2 RCR Architectes, (Athletics Stadium Tossols), 2009, Olot, Espanha

Em Olot, Espanha, descobrimos o Estádio de Atletismo dos RCR Arquitectos, uma obra de 1998. A pista fica numa clareira de floresta de carvalhos e estabelece uma relação de proximidade e distância com o seu ambiente florestal imediato, a disposição dos assentos para os espectadores melhora esta relação ao adoptar a forma de níveis ou encostas de pequena escala entre clareiras. Estamos na fronteira entre a cidade e o parque ribeirinho, como zona de lazer e desporto, uma resposta arquitetónica à dicotomia parque natural/cidade artificial. A pista aberta como um local onde os atletas podem correr, como nos tempos antigos, num ambiente totalmente natural. O projeto suscita discórdia dos atletas, por um lado, e dos ecologistas, por outro, uma vez que os primeiros opõem-se a que existam árvores no caminho e os segundos exigem que nenhuma árvore seja abatida. As árvores intermédias funcionam como filtros que mudam de acordo com as estações do ano, variando de opacas, passando por translúcidas e semitransparentes. Há algo mais ao longe, para além da nossa intuição, a clareira, antigo campo cultivado, abre-se como um espaço positivo que rompe os seus próprios limites. As luzes, como torres de vigia, emergem observadoras entre os densos aglomerados de troncos de árvores, os assentos escalonados adaptam-se à encosta para servir os espectadores, os materiais preparam a dureza da prova.



4.2.4 Teatro Marítimo, (Vila Adriana), 118 a 138 d.C, Roma, Itália

Itália, Roma, temos o exemplo do Teatro Marítimo na Vila Adriana, obra com a sua construção entre 118 d.c e 138 d.c.

A construção a que se chama “Teatro Marítimo” teve início no ano de 118, nas proximidades da antiga vila da época republicana. A sua arquitectura complexa não tem equivalente no mundo romano, e sem relação com um teatro romano habitual. Na década de 1950, este teatro foi objecto de escavações e de uma reconstrução pelo arqueólogo Pietro Romanelli e pelo arquitecto Italo Gismondi.

O Teatro Marítimo é um conjunto situado face o jardim das bibliotecas. Um pronau, do qual já não resta quase nada, permitia entrar no interior de um átrio depois de, no mesmo eixo, se juntar a um pórtico circular com colunas jónicas, coberta por uma abóbada em berço. Ao centro, um canal delimita uma ilha sobre a qual se ergue um edifício circular de 45 metros de diâmetro, compreendendo ele próprio um átrio e um pórtico. Junta-se um pequeno jardim, um pequeno complexo termal e algumas divisões, entre as quais um quarto e latrinas. Trata-se de uma verdadeira “residência dentro da residência”, destinada a oferecer um espaço de isolamento e de recolhimento.

Bastante complexa o seu desenho, cheio de rigor e de colaboração entre os vários elementos, a água como cenário programático.



4.2.5 Carrilho da Graça (Campo das Cebolas), 2018, Lisboa, Portugal

O Campo das Cebolas era um local caótico, um parque de estacionamento desordenado, embora tenha sido, na sua origem e durante séculos, um local de comércio ligado ao porto. O projeto procurou torná-lo novamente num espaço aberto, à disposição das pessoas, criando uma praça relativamente vazia mas com uma capacidade de utilização intensa. Uma ligeira inclinação em direção à Fundação Saramago e à cidade, isola-a do ruído da estrada próxima e permite uma visão do rio acima do trânsito. Por baixo do largo, no espaço entre a antiga marginal e o muro do Cais de Ver-o-Peso, do século XIX, foi construído um parque de estacionamento com 200 lugares sentados, com iluminação e ventilação naturais. Durante as escavações foram descobertos alguns vestígios arqueológicos – sete barcos, que foram fotografados, registados e desmantelados; troços de parede, que foram integrados no parque de estacionamento, e uma escada, que foi constituída num dos acessos ao parque de estacionamento. Alguns dos elementos descobertos foram mantidos no local onde foram encontrados, outros foram musealizados, e os de menor valor arqueológico foram reutilizados, quer na construção de muros, quer no pavimento da praça.

A praça materializa-se através da deformação do plano existente, criando uma ligeira inclinação — um anfiteatro — que se volta para a encosta da Sé, sustentada por um muro que ecoa as muralhas do antigo Cais de Ver-o-Peso. Um gesto contido mas afirmativo, que defende a praça dos efeitos do trânsito da Av. Infante D. Henrique.

Sob este plano manipulado, o parque de estacionamento é um espaço amplo e livre de obstáculos, com um pátio central, que permite a entrada de luz natural e ventilação. A relação intrínseca entre o parque e o meio envolvente é potenciada pela presença cenográfica de estruturas arqueológicas e pelo equilíbrio entre materiais, iluminação e vegetação. Estes elementos contribuem para um espaço que ultrapassa o seu significado funcional, tornando-o habitável e aberto à possibilidade de novos usos e experiências.

À superfície, virada para a cidade, a cobertura vegetal de pinheiro-manso contribui para uma possibilidade de abrandamento e relaxamento, um espaço de permanência, sombreado e silencioso, que evoca a sua anterior ocupação volumétrica.

O Largo José Saramago materializa-se como uma superfície de pedra, suavemente inclinada, com um tratamento específico do pavimento: pedaços de calcário embutidos no betão, desenhando um padrão que reage aos elementos que o rodeiam. Na sequência das escavações arqueológicas, foram reutilizados materiais existentes extraídos do local, integrando e preservando pedras arqueológicas na constituição das paredes e pavimentos.

A estrutura do parque de estacionamento é em betão de cor clara, parcialmente revestida com gesso térmico e acústico eficiente. Foi feito um grande esforço para evitar colunas no meio do estacionamento, melhorando a visibilidade. A vista aberta para o pátio reduz a sensação de estar no subsolo. Os materiais de construção foram selecionados em termos de qualidades estéticas, mas principalmente tendo em conta a função. O pavimento em betão polido melhora a manutenção e a sua cor clara melhora a luminosidade.



4.2.6 SANAA, (Serpentine Gallery Pavilion), 2009, London, UK

Em 2009, a Serpentine Gallery de Londres encomendou o design do seu nono pavilhão de verão à Sejima & Nishizawa. Localizada em Kensington Gardens, a estrutura foi construída como uma folha ondulada de alumínio apoiada em ligeiras colunas metálicas flutuando entre as árvores e refletindo na sua superfície tanto o parque como o céu.

Inspirado na forma orgânica de uma ameba, o telhado sinuoso estendia-se em diversas direções à mesma altura da base das copas das árvores. Completamente permeável à sua envolvente, o pavilhão tornou-se uma extensão do parque, da sua vegetação e das suas cores, refletidas atmosféricamente na sua superfície. O edifício, aberto durante três meses para actividades ao ar livre, delimitou uma zona sombreada entre a pérgula etérea e o pavimento em argamassa branca, definindo desta forma áreas de carácter diferente como cafetaria, espaço para música, zona de descanso e pequena zona para eventos especiais. A fina cobertura de 26 milímetros, realizada com painéis de bétula assentes numa malha aleatória de pilares metálicos de 50 milímetros de diâmetro, foi revestida em ambas as faces com painéis de alumínio espelhado.



4.2.6 COBE, (Place Schuman), 2019, Bruxelas, Bélgica

O projeto transformará a rotunda numa praça pedonal, composta por círculos concêntricos que descem suavemente em direção ao centro.

Uma cobertura metálica refletora, descrita pelos arquitetos como em forma de funil, irá enquadrar o novo espaço.

“Um parlamento é normalmente fechado ao público, mas a Place Schuman será permanentemente acessível, abraçando a democracia e a partilha de conhecimento. Aqui, todos os cidadãos da UE estarão unidos sob o mesmo teto”, disse o fundador do COBE, Dan Stubbergaard.

A cobertura reflete a praça e as pessoas em baixo, criando um ponto de encontro entre nacionalidades, culturas, línguas e géneros”, continuou.

A ágora sob o telhado será concebida como círculos concêntricos, inspirados no hemicírculo do Parlamento Europeu. Os círculos continuam na calçada circundante, enfatizando a Place Schuman como o centro da democracia europeia.

O projeto vencedor proposto pelo COBE e BRUT mostra um excelente trabalho artesanal, pois combina a complexidade geral desta missão num projeto consistente e ambicioso.



4.2.7 Dan Graham's, (Pavilions 2012)

Um dos artistas conceptuais mais influentes do mundo, Graham investiga a relação entre os ambientes arquitectónicos e aqueles que os habitam desde o final da década de 1960. A sua exploração muito pessoal e intuitiva do espaço e da percepção arquitectónica passou a ser definida pelos seus pavilhões.

Esbatendo a linha entre arte e arquitetura, os pavilhões de Graham compreendem estruturas de aço, espelho e vidro que criam diversos efeitos óticos. Criados como híbridos, funcionam como espaços quase funcionais e instalações artísticas. Estudos de espaço e luz, situam-se em espaços públicos e são ativados pela presença do espectador.

Rigorosamente conceptuais, excepcionalmente belos e declaradamente públicos, os pavilhões exibem uma desorientação deliberada e uma diversão que Graham encoraja. Depois de observar edifícios de escritórios na década de 1980, começou a utilizar o mesmo vidro espelhado bidirecional utilizado na sua construção para criar os pavilhões. Um material que é simultaneamente transparente e reflexivo permitiu a Graham desconstruir o aspeto de vigilância do material, criando situações alegres a partir de situações potencialmente sinistras; utilizando o humor para subverter a cultura empresarial.

Os espectadores estão envolvidos no ato voyeurístico de se verem refletidos e, ao mesmo tempo, observarem os outros. Embora dê às pessoas uma sensação de si mesmas no espaço, também pode resultar na perda de si mesmas, uma vez que o espectador fica momentaneamente incapaz de determinar a diferença entre a realidade física e o reflexo. A arquitetura dos pavilhões resulta numa mudança de percepções; de fora para dentro, o foco e a dissolução, o virtual e o real.



4.2.8 Richard, (Serra Snake), 1996

Richard Serra há muito é aclamado por seu trabalho desafiador e inovador, que enfatiza o processo de fabricação, as características dos materiais e o envolvimento com o espectador e o local. No início dos anos 1960, Serra e os artistas minimalistas de sua geração se voltaram para materiais industriais não convencionais e começaram a acentuar as propriedades físicas de seu trabalho. Aliviada de seu papel simbólico, liberada do pedestal tradicional e introduzida no espaço real do espectador, a escultura assumiu uma nova relação com o espectador, cuja experiência fenomenológica de um objeto tornou-se crucial para seu significado. Os espectadores foram encorajados a se movimentar - e às vezes sobre, dentro ou através - das obras, muitas das quais não podem ser totalmente compreendidas sem exame peripatético. Ao longo dos anos, Serra expandiu sua abordagem espacial e temporal para a escultura e concentrou-se principalmente em trabalhos de grande escala, específicos do local, que criam um diálogo com um cenário arquitectónico, urbano ou paisagístico específico.

Snake, uma obra realizada para a inauguração do Museu Guggenheim Bilbao, consiste em três enormes fitas serpentinadas de aço laminado a quente que estão permanentemente instaladas na galeria "Fish" do museu. Embora pese cerca de 180 toneladas, a colossal obra é vivenciada através de seus espaços negativos. As duas passagens inclinadas e sinuosas capturam uma rara sensação de movimento e instabilidade. Snake precedeu Torqued Ellipses de Serra, a reflexão mais recente do artista sobre a fisicalidade do espaço e a natureza da escultura. Ambos Snake e Torqued Ellipses parecem desafiar a gravidade

e lógica, fazendo o metal sólido parecer tão maleável quanto o feltro. Mudando de maneiras inesperadas à medida que os espectadores caminham em torno delas, essas esculturas criam experiências surpreendentes de espaço e equilíbrio e provocam uma sensação vertiginosa de aço e espaço em movimento.



4.2.9 Wim Wenders, (Perfect Days), 2023, Tokyo, Japão

Perfect Days e as pequenas alegrias da vida

o longo do filme seguimos a normalidade da rotina de Hirayama, interpretado pelo ator Koji Yakusho, um homem de poucas palavras e empenhado no seu trabalho como empregado de limpeza de casas de banho públicas. Para além disso, dedica o seu tempo livre à sua paixão pela música (que inclui a icónica canção de Lou Reed, Perfect Day) e aos seus livros, que lê todas as noites antes de adormecer. Acorda e entra mais uma vez na sua vida rotineira.

Ao longo do filme seguimos a normalidade da rotina de Hirayama, interpretado pelo ator Koji Yakusho, um homem de poucas palavras e empenhado no seu trabalho como empregado de limpeza de casas de banho públicas. Para além disso, dedica o seu tempo livre à sua paixão pela música (que inclui a icónica canção de Lou Reed, Perfect Day) e aos seus livros, que lê todas as noites antes de adormecer. Acorda e entra mais uma vez na sua vida rotineira.

Esta ideia parece algo repetitiva para uma produção de duas horas. De algum modo até estranha, considerando o título do filme. Não acontece muita coisa, mas essa é a beleza desta obra. Assim que a rotina do protagonista é estabelecida, são gradualmente revelados elementos mais dramáticos, como a visita inesperada da sobrinha de Hirayama, que decidiu fugir da casa dos seus pais, e vai lentamente sendo abordada a mensagem deste trabalho de Wenders.

Ao longo do filme o espectador é “convidado a participar” numa reflexão profunda sobre a vulnerabilidade da vida, e sobre a apreciação dos pequenos e autênticos momentos do quotidiano em que encontramos alegria. O prazer de ler um bom livro, observar a forma como as sombras dançam, ou ver o nascer do sol enquanto ouve as suas músicas favoritas, mostrando como a tarefa mais mundana pode parecer significativa e valiosa. O filme é uma ode à simplicidade da vida, explorando a suave beleza que pauta uma vida humilde.

Perfect Days capta duas semanas na vida de alguém que tem uma profissão aparentemente aborrecida, de certa forma até simples, mostrando ao mesmo tempo o contentamento com o seu estilo de vida e a felicidade que encontra nos pequenos momentos. Uma obra pautada por um tom realista e discreto, que retrata as diferentes nuances de um homem satisfeito com a sua existência simples.

Um destaque vai para a atuação de Kōji Yakusho, pelas suas expressões faciais e, sobretudo, pelas emoções carregadas no seu olhar. Apesar de raramente falar, faz um bom trabalho ao criar uma personagem cativante que realmente vive no momento, sem ser uma espécie de guru espiritual. O seu trabalho foi reconhecido no Festival de Cannes, onde recebeu o Prémio de Melhor Ator.

Apesar do título deste filme, a verdade é que na vida não há só dias perfeitos. Até podemos questionar se há algo como um dia verdadeiramente perfeito. É desta maneira que o filme nos convida a pensar no que consiste a ideia de um “dia perfeito” para cada um de nós. Talvez seja uma questão da nossa própria perspetiva, e a forma como decidimos encarar aquilo que nos acontece, seja bom ou mau, simples ou complexo.



4.2.10 Charles and Ray Eames, (Powers of Ten), 1977, Estados Unidos da América

Powers of Ten e o tamanho relativo das coisas no universo.

Esta é a escala da aproximação humana, conversa, toque: Um homem dorme num dia quente de outubro. À sua volta estão necessidades e prazeres para a mente e o corpo. Entre essa imagem e a próxima imagem o tamanho corresponderia, por uma vez, ao tamanho do que ela representa. “De todas as coisas, o homem é a medida”, “O homem é a medida de todas as coisas, das coisas que são, enquanto são, das coisas que não são, enquanto não são.” escreveu Protágoras.

A curta-metragem leva-nos a uma jornada para explicar não apenas a matemática do crescimento exponencial, mas também como os sentidos humanos, a visão em particular, são estendidos através da ciência e da tecnologia. A câmara do filme recua e dá zoom no universo, mostra o interior-celular para o extraterrestre. O filme começa, pausa no meio do caminho e termina, com esta imagem como uma pedra de toque, mostrando a escala humana: 100, “a escala que conhecemos melhor, a nossa”. Nesta imagem, um casal faz um piquenique, curiosamente, como isso se destina a ilustrar a escala do cotidiano, todos os sentidos são representados, particularmente através do uso de alimentos. O mundo apenas num cobertor de piquenique. Com um visual, os padrões desenhados contrastam com o relvado verde natural. A comida não só parece apetitosa, mas podemos imaginar os aromas e sabores ao comer ao ar livre. A mulher toca o homem, apoiado na sua perna. Enquanto a cena parece serena e silenciosa, ele dorme enquanto ela lê uma revista, uma imagem de um relógio é mostrada (pode-se imaginar o tique-taque silencioso, o tempo), um livro é visível no cobertor, intitulado Vozes do Tempo, um lembrete de que essa escala cotidiana é também o reino das vozes projetada e ouvida. O livro em si, editado por J.T. Fraser, é uma antologia editada de ensaios sobre a natureza do tempo das ciências e humanidades, a sua visualização também faz referência ao papel que a passagem do tempo desempenha no pensamento de medir o universo espacialmente. À medida que o filme avança, o espectador é levado numa “viagem”, segundo os Eames, entre galáxias e átomos, para apresentar “o tamanho relativo das coisas no universo e o efeito de adicionar um zero”. As galáxias podem ser vistas à medida que a câmara recua, os expoentes positivos até 1025 metros (aproximadamente 1 bilhão de anos-luz). As estruturas atômicas aproximam-se de 10 a 16 metros (a unidade científica de medida é o Fermi). No momento da realização do filme, 10-16 desaparece no nada. A descoberta científica estende ainda mais a jornada. Eames Office baseou o seu filme num livro infantil escrito em 1957 pelo professor holandês Kees Boeke. O livro, *Cosmic View: The Universe in 40 Jumps*, foi amplamente divulgado e bem conhecido. Kees Boeke, na sua introdução, escreve: Todos nós, crianças e adultos, estamos inclinados a viver no nosso próprio mundo, no nosso redor imediato, ou pelo menos com a nossa atenção concentrada naquelas coisas com as quais estamos diretamente em contato. Tendemos a esquecer quão vastas são os layers de realidade existente que os nossos olhos não podem ver diretamente, e as nossas atitudes podem-se tornar estreitas e provincianas. Precisamos desenvolver uma visão mais ampla, para nos vermos na nossa posição relativa no grande e misterioso universo em que nascemos e vivemos. *Cosmic View* como *Powers of Ten*, investigam a diferença entre o que o olho humano pode ver, sem adornos, e o que é visível dentro de uma visão maior do universo, ilustrando a diferença entre conhecer e ver.



5. Tese

5.1 Resultado

Entendemos agora o espaço como elemento único, como um fato urbano na sua totalidade.

O edificado ganha agora palco, as suas funções avançam para o passeio, para a praça.

O sistema viária afasta-se um pouco mais em direção ao centro, deixa de ser entendido como elemento barreira, confunde-se agora com a matéria verde. As faixas reduziram-se em número, era necessária esta redução de forma a tranquilizar o movimento excessivo provocado pelo automóvel, dar mais espaço ao peão foi um objetivo conseguido.

O seu plano material é idêntico tanto aoanel pedonal junto ao edificado, como aoanel mais interior em direção ao centro, ao memorial. Foi conseguida essa identidade mais homogênea, de caracter mais uniforme.

A barreira verde de grandes dimensões que anteriormente se situava no limite da circulação automóvel, abraça esse movimento, devido ao facto da circulação automóvel passar para o seu lado interior.

A mancha verde, a de maior dimensão, delimitadora de todo o espaço, não se fica por aí, com as mesmas características, acaba agora por avançar e percorrer a Rua da Boavista e Av. da Boavista, marcando claramente este eixo fundamental e orientador na construção de todo aquele espaço. Rua da Boavista e Avenida da Boavista, nos seus arranques vêm as faixas de trânsito serem reduzidas, mais uma vez damos prioridade à circulação pedonal, e é aqui mais uma vez que queremos reforçar a presença deste eixo estruturante, é daqui que as grandes árvores se ligam com as anteriormente existentes numanel claramente marcante dos limites anteriores da praça. A ideia de uma passarela que nos guia em direção ao memorial, aqui começa a ser contada uma história, temos o convite feito.

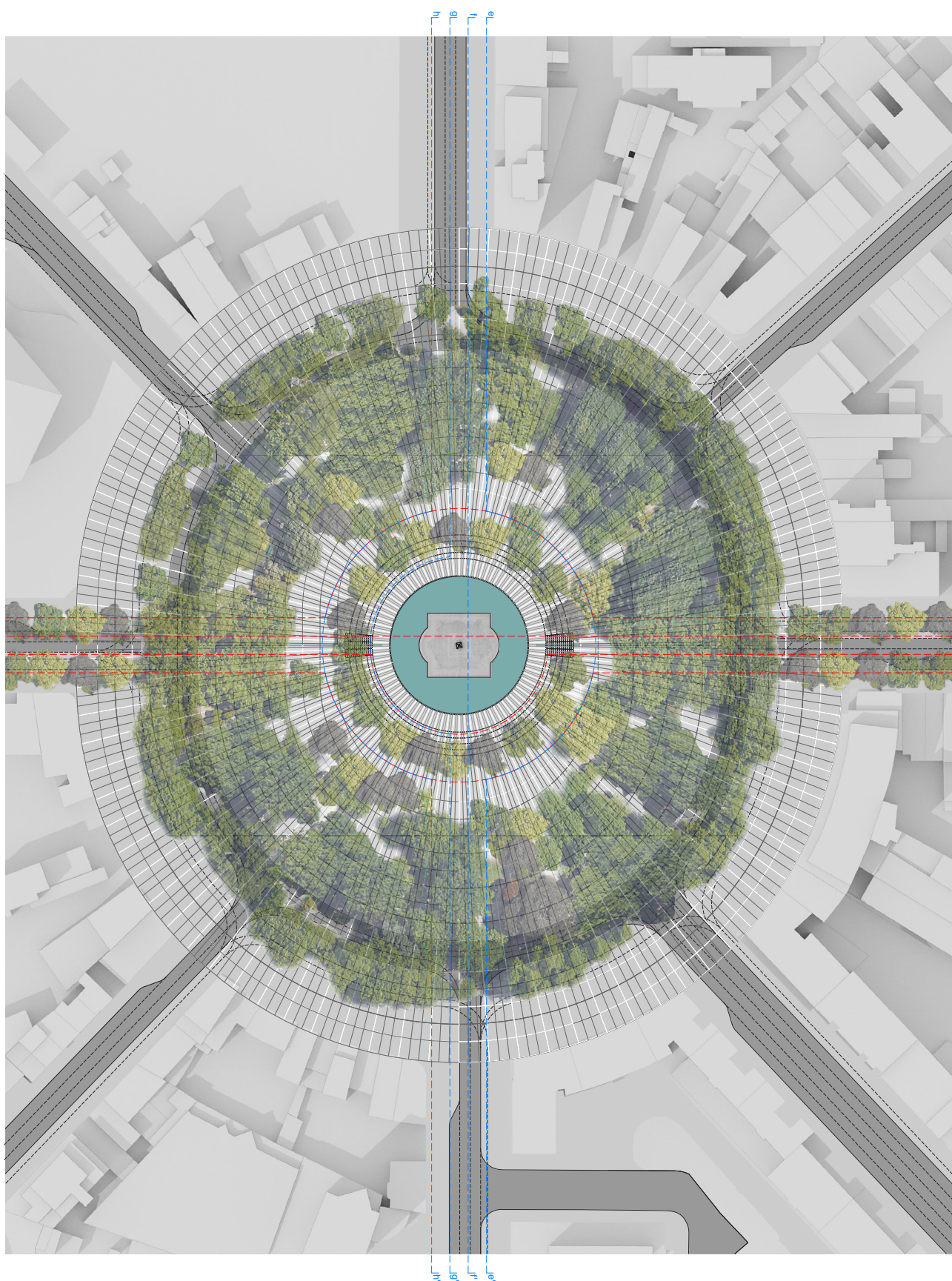
Ao centro reforçando a ideia da possibilidade das árvores poderem ter um papel de permanentes é claro, apesar de algumas manifestarem sinais patológicos graves, na sua maioria respira-se bem estar, não existe justificação para não o continuarem a ser, permanências daquele conjunto. Vão permanecer por cá.

Caminhamos em direção ao centro, o desenho pouco democrático desaparece, o material é o mesmo por onde passamos à pouco, um grito de cor amarelada tão presente no Porto, atirando para a cidade um tom dourado. Mantém a sua continuidade em direção ao memorial.

Serpenteando pelas árvores que nos escondem até ao que aqui nos trouxe, antes mesmo des-cemos uma escadaria, anfiteatro, aqui parámos um pouco, olhamos o que o memorial nos tem para contar, carregado de história, uma história trágica, passada no outro lado da cidade, na água, no rio Douro.

Água agora presente num imenso espelho de água, água essa que nos chega através de um rasgo no pavimento, no alinhamento da Rua da Boavista, espelho de água que acolhe todo o dramatismo de tal história, água que segue por um rasgo idêntico, mas agora em direção à Av. da Boavista, já mais tranquila, foge em direção ao Atlântico.

Mesmo em baixo dos nossos pés, algo acontece, era necessário reduzir à circulação automóvel excessiva à cota da praça. Foram eleitos os quatro eixos mais congestionados, o eixo Av. de França e Rua de Gonçalo Sampaio eleito pelo elevado fluxo automóvel. O eixo Rua da Boavista e Av. da Boavista não só pelo elevado fluxo automóvel mas por uma necessidade de afirmação forma da daquele espaço, o reforço daquele eixo, torná-lo preferencialmente pedonal era um de-



sígnio, trabalhar a aproximação à praça dessa forma, reforçando os elementos verdes de enorme predominância na praça, cozendo de forma inequívoca este eixo com a própria praça.

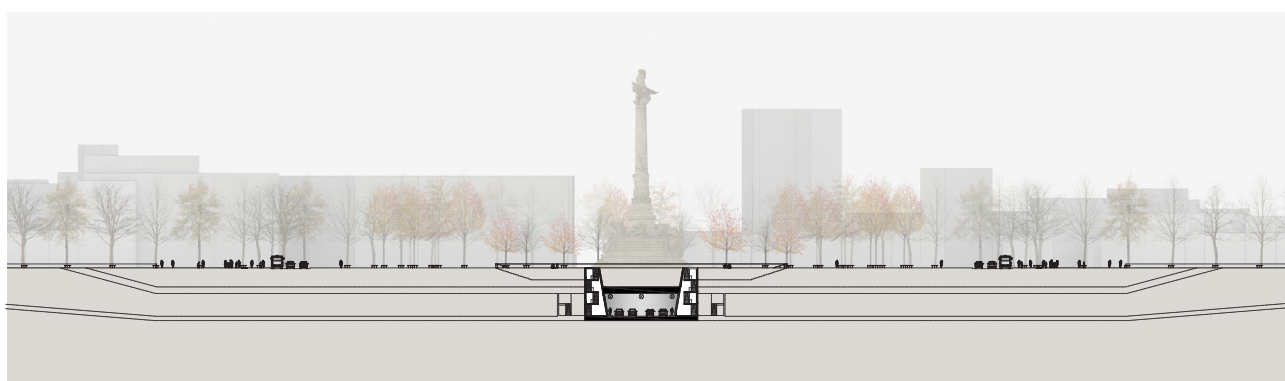
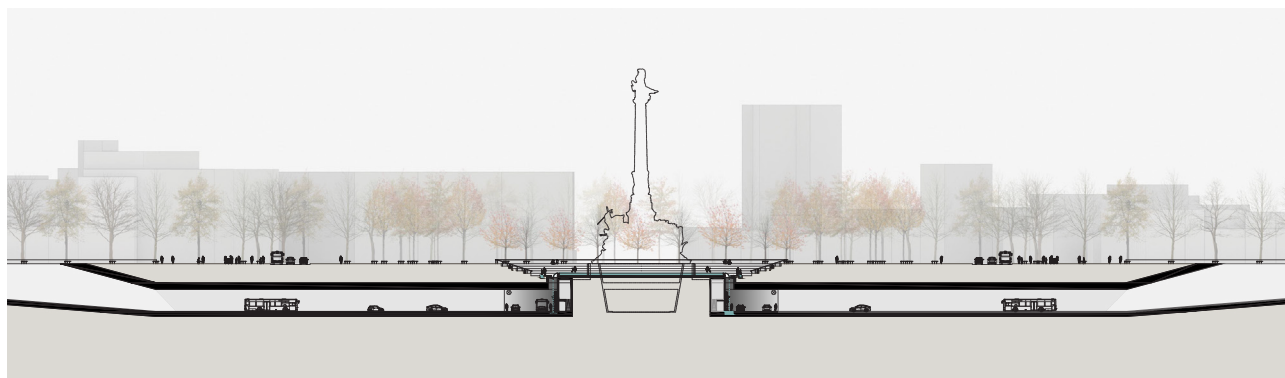
Nestes 4 novos eixos subterrâneos agora executados, não poderíamos deixar que toda a história narrada à cota superior, à cota da praça não fossem vivenciados.

Fazemos parte do conjunto.

Em direção ao centro, projeção do espelho de água existente em redor do memorial, uma série de elementos escultóricos, percorre e cobre a totalidade da circunferência subterrânea, na sua maioria figuras humanas, carregam todo o peso, todo o simbolismo de tudo que se passou naquele dia trágico, retratado no memorial ao centro.

A água continua aqui presente, envolvendo a totalidade das figuras ali retratadas.

O túnel deixa de ser entendido como elemento meramente técnico e reforça todo o propósito a que até aqui nos fez chegar.



5.2 Conclusão

Para podermos expor uma solução em relação ao que se pretende para o espaço de intervenção, Praça Mouzinho de Albuquerque, temos de ter em conta a relação do edificado e a praça e o seu eixo estrutural.

Relativamente ao edificado pretende-se a criação de condições para que os diversos programas existentes ultrapassem os seus limites de ação localizados muito no seu interior e se transportem para o exterior, ocupem e criem ligações com a praça, façam parte dela, como numa peça de teatro, o cenário comunica com o palco fazendo parte integrante dele.

Em relação ao perímetro de circulação da praça, pretende-se o aumento da área de passeio exterior, contíguo aos edifícios que formam alçado para a praça, permitindo uma melhor conjugação entre os vários programas que aí acontecem, circulação de pessoas, esplanada e paragem de transportes públicos.

Mantendo uma linguagem no que diz respeito à escolha dos materiais que formam o pavimento e igualmente à escolha e colocação das espécies arbóreas, e ainda os equipamentos de permanência semelhantes aos da praça, dando uma linguagem semelhante de forma a que se entenda este espaço como uma continuação do que existe mais interior da praça, deixando em definitivo de pensa-lo como uma zona de circulação com carácter meramente funcional e técnico ligado apenas a um momento de passagem e transição passando a ser entendido também como de permanência, aqui começa a praça e não transição para a praça.

Afastamento do edificado de forma a que deixe de ser entendido como elemento de pressão e de barreira à passagem dos movimentos pedonais para o centro da praça.

Incorporação com os movimentos pedonais e entendimento do sistema viário como elemento integrante e não perturbador de todo o espaço, através da escolha do material de pavimento com características visuais aproximadas aos dos restantes utilizados em todo o espaço de intervenção, evitando grandes marcações e diferença de cotas entre os vários pontos de contacto e transição com espaço mais interior e exterior da praça.

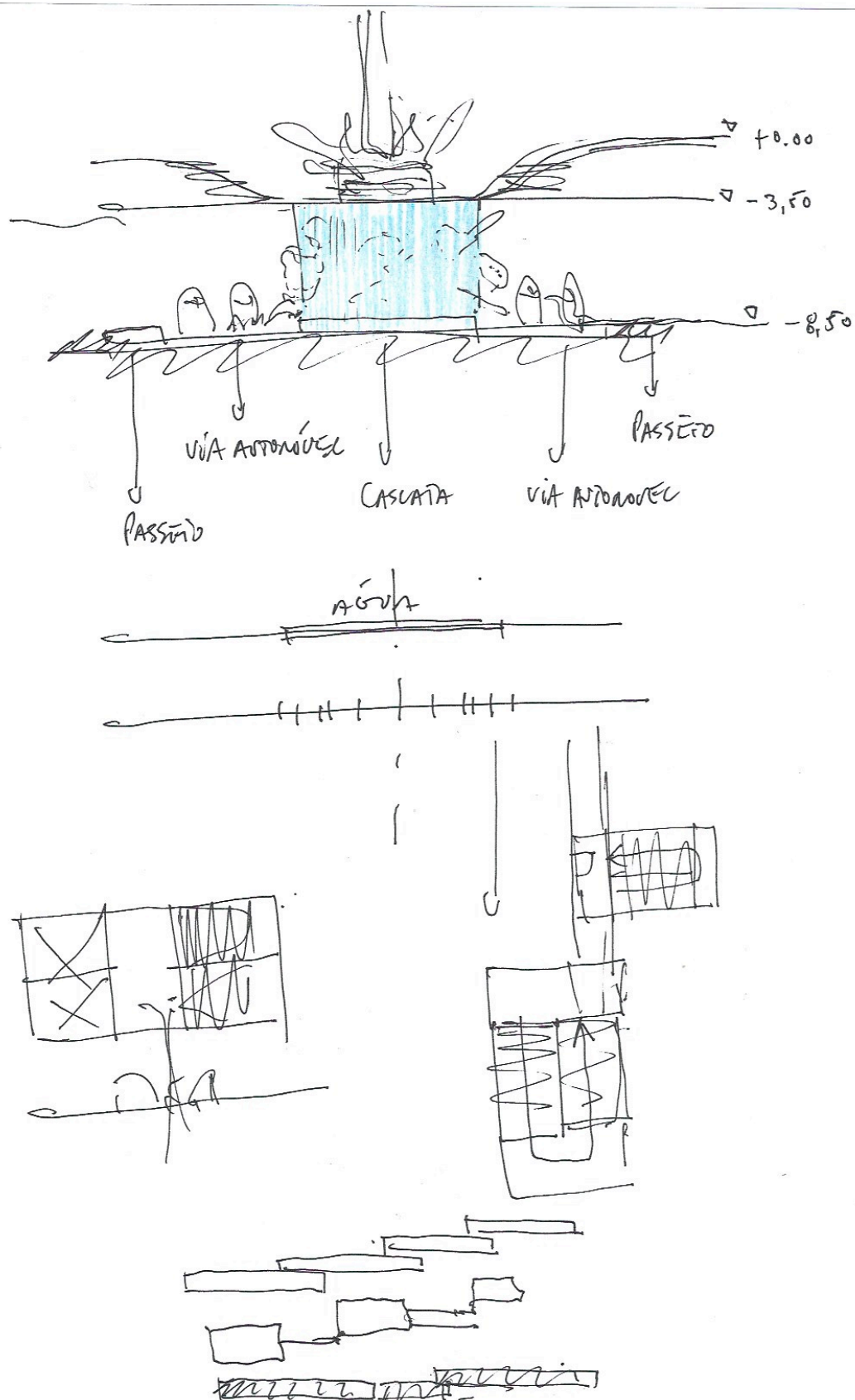
Deslocando o sistema viário mais para o interior da praça vamos permitir que o mesmo fique como que camuflado pelos elementos arbóreos existentes entre os dois momentos interior e exterior da praça resolvendo assim problemas também mais graves de ruído visual e sonoro.

Melhoramento e hierarquização das áreas de paragem de transportes públicos e paragem de automóveis para cargas e descargas e de circulação.

Em termos de desenho urbano colocação de pontos de atravessamento dando maior importância à circulação pedonal.

O espaço mais interior da praça formado por dois elementos, edificado e pavimento e articulando áreas livres de circulação, permanência e áreas verdes pavimentadas e elementos vegetais.

O edifício proposto é composto por uma pala e pilares como que se de um claustro orgânico se



tratasse que serpenteia a praça rodeando o memorial.

Esconde-se por entre as árvores, há uma pala que se desenvolve criando um movimento orgânico, unindo todos os elementos da intervenção, edificado, praça, memorial, faz parte da topografia, transformando-se em cobertura ora em pavimento. Marca a passagem para outro acontecimento o da visita ao memorial.

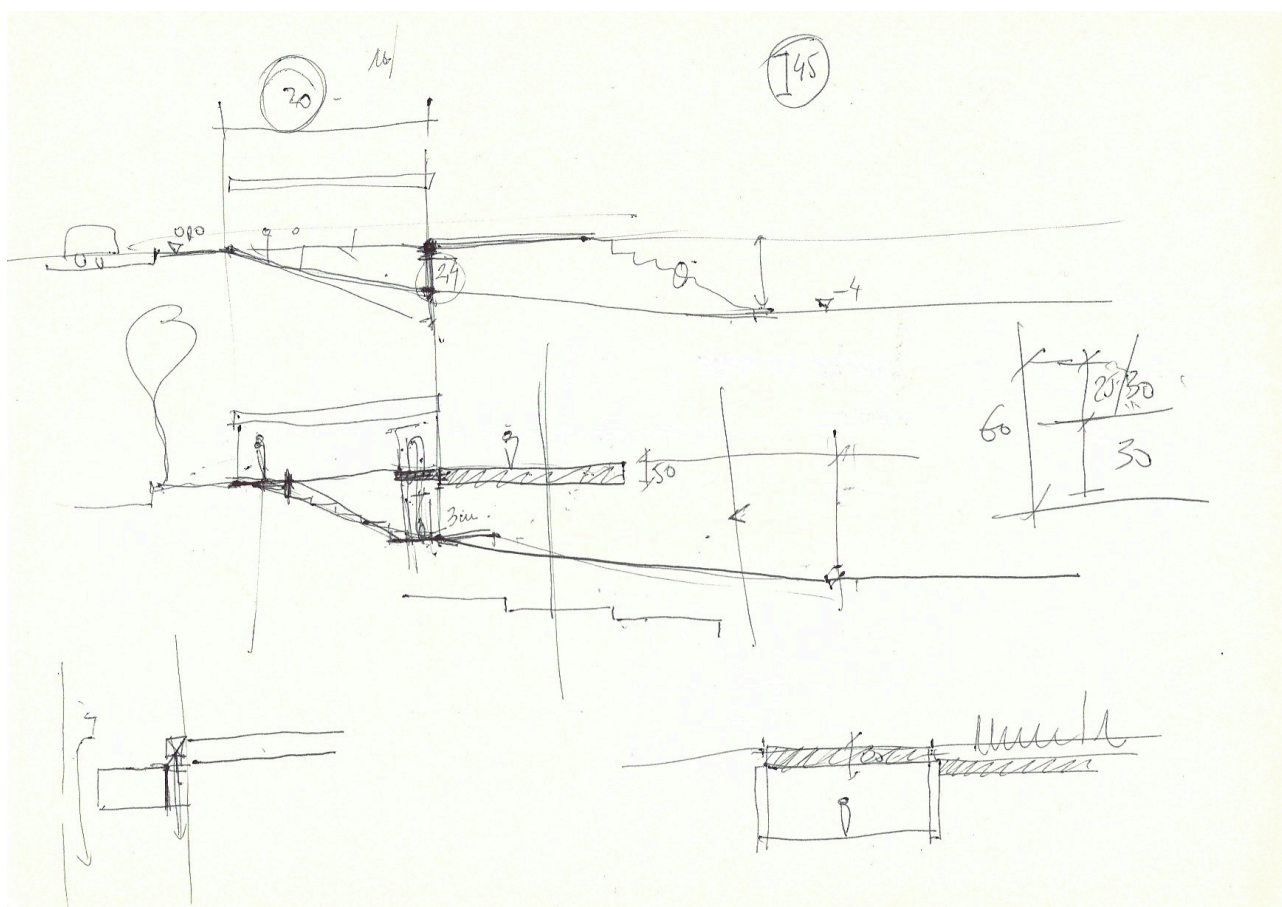
Constituído por um espaço de circulação aberto, reunião, passeio pelo parque, com serviços pontuais de pequena escala como um quiosque ou um café e instalações sanitárias,

Este percurso fecha-se e abre-se de novo permitindo a criação de novos jardins semi encerrados, a paisagem existente apodera-se dele, será sempre visível, sendo permeável. Cria condições para a realização de eventos de pequena escala, feiras, exposições, atuações.

Espaço de reunião, circulação, permanência, movimento.

O memorial, permanece intocável na sua importância da história, ao centro agora pousado em água, foi aí que tudo se aconteceu, tempos passados o espelho de água serve-nos de repouso, contemplação.

Até lá chegarmos percorremos uma escadaria, podemos sentar-nos nela, observamos tudo o que nos rodeia, agitação, calma, silêncio, o ruído e desassossego que ali nos trouxe no princípio.



6. Elementos Anexos

6.1 Referências Bibliográficas

Livros:

Manuel Graça Dias, 2001 – O Homem Que Gostava de Cidades.
Lisboa: Relógio D' Água

Valerio Adami, 1994 – Diario Del Desorden.
Murcia: Librería Yerba

Manuel Graça Dias, 1999 – Ao Volante Pela Cidade.
Lisboa: Relógio D' Água

Dan Graham, 2012 – Not Yet Realised: Pavilion Drawings.
London: Lisson Gallery

Antoine de Saint-Exupéry, 1943 – O Principezinho.
Porto: Assírio & Alvim

Álvaro Siza, 2022 – Nenhum Sítio É Deserto/Piscina das Marés.
Porto: Edições Afrontamento

Kenneth Frampton, 2003 – História Crítica da Arquitectura Moderna.
São Paulo: Martins Fontes

Aldo Rossi, 2001 – A Arquitectura da Cidade.
São Paulo: Martins Fontes

Kevin Lynch, 1960 – A Imagem da Cidade.
Lisboa: Edições 70

Kenneth Frampton, 2003 – História Crítica da Arquitectura Moderna.
São Paulo: Martins Fontes

Eduardo Souto Moura, 2000 – Eduardo Souto Moura.
Lisboa: Editorial Blau

Siza Vieira, 1995 – Siza Vieira.
Lisboa: Editorial Blau

RCR Architectes, 1998 – 1998-2012.
Madrid: El Croquis

Manuel Cervantes, 2011 – 2011-2018.
Madrid: El Croquis

Manuel Cervantes, 2011 – 2011-2018.
Madrid: El Croquis

7. Anexos

7.1 Documentação Documental

Documento:

Luís Miguel Martins, 2021 – Plano de Monitorização das Árvores na Influência da Futura Linha Rosa – Linha G - Metro do Porto.

Vila Real: UTAD