

NOVOS TERRITORIOS HABITACIONAIS

REGENERANDO O DESENHO DA CIDADE NO BAIRRO DO OUTEIRO

TRABALHO DE PROJETO DE QUINTO ANO DO MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA DA ESAP

2023 - 2025

VITOR EMANUEL CARVALHO ALMEIDA FERNANDES

Vítor Emanuel Carvalho Almeida Fernandes

NOVOS TERRITÓRIOS HABITACIONAIS

REGENERANDO O DESENHO DA CIDADE NAS IMEDIAÇÕES DO
BAIRRO DO OUTEIRO, PARANHOS - PORTO

Trabalho de Projeto

Mestrado Integrado em Arquitectura

JULHO, 2025

Vítor Emanuel Carvalho Almeida Fernandes

NOVOS TERRITÓRIOS HABITACIONAIS

REGENERANDO O DESENHO DA CIDADE NAS IMEDIAÇÕES DO BAIRRO DO OUTEIRO,
PARANHOS - PORTO

Trabalho de Projeto apresentado para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Arquitetura realizado sob a orientação científica do Arquiteto António Leitão Barbosa.

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,

Vítor Emanuel Carvalho Almeida Fernandes

Porto, 25 de Julho de 2025

Declaro que este Relatório se encontra em condições de ser apreciado pelo júri a designar.

O(A) orientador(a),

António Leitão Barbosa

Porto, 25 de Julho de 2025

AGRADECIMENTOS

(Opcional)

RESUMO

NOVOS TERRITÓRIOS HABITACIONAIS

REGENERANDO O DESENHO DA CIDADE NO BAIRRO DO OUTEIRO - PARANHOS, PORTO.

Vítor Emanuel Carvalho Almeida Fernandes

Palavras-chave: Porto, Cidade Contemporânea, Regeneração Urbana, Via de Cintura Interna, Novos Territórios Habitacionais, Espaços urbanos sobrantes, Bairro do Outeiro, Paranhos.

RESUMO

Este trabalho tem como base a identificação de um dos principais entraves à coesão urbana da cidade do Porto: a Via de Cintura Interna (VCI), estrutura viária concebida para responder a lógicas de mobilidade ultrapassadas, que hoje funciona como uma barreira física e simbólica entre territórios e comunidades. A investigação desenvolve-se a partir de uma leitura crítica da cidade contemporânea e das suas novas formas de habitar, propondo uma reinterpretação dos espaços urbanos fragmentados pela VCI, nomeadamente em Paranhos, nas imediações do Bairro do Outeiro.

O estudo defende que os novos territórios habitacionais - entendidos como espaços de potencial transformação e recomposição urbana - podem emergir precisamente desses não-lugares, intersticiais ou infraestruturais, resultantes de modelos urbanos desajustados às necessidades actuais. Através de estratégias de reconversão, redesenho e densificação crítica, este trabalho propõe caminhos possíveis para transformar os corredores quentes da cidade e devolver-lhes um sentido habitável, acessível e colectivo, em sintonia com um ideal de vida cidadina mais digno, inclusivo, sustentável e interligado.

ABSTRACT

NEW HOUSING TERRITORIES

REGENERATING THE URBAN FABRIC SURROUNDING THE OUTEIRO NEIGHBORHOOD IN PARANHOS, PORTO.

Vítor Emanuel Carvalho Almeida Fernandes

KEYWORDS: Porto, Contemporary City, Urban Regeneration, Inner Ring Road (VCI), New Housing Territories, Residual Urban Spaces, Outeiro Neighborhood, Paranhos.

SUMMARY

The project addresses one of the major barriers to urban cohesion in the city of Porto: the Via de Cintura Interna (VCI), a road infrastructure originally designed under outdated mobility paradigms, which today stands as both a physical and symbolic divide between territories and communities.

The research stems from a critical analysis of the contemporary city and its evolving modes of inhabitation, proposing a reinterpretation of urban spaces fragmented by the VCI - particularly in the district of Paranhos, near the Bairro do Outeiro.

It argues that new housing territories - conceived as spaces with potential for urban transformation and recomposition - can emerge precisely from these residual, interstitial, or infrastructural *non-places*, shaped by urban models misaligned with present-day needs.

Through strategies of reconversion, redesign and critical densification, this work explores possible pathways to transform overheated and fragmented urban corridors into livable, accessible and collective environments — aligned with a more dignified, inclusive, sustainable, and interconnected ideal of urban life.



METROPOLIS - Paul Citroen, 1923 (de *Territórios* - I. Solá-Morales)

INTRODUÇÃO

Partindo da observação de fenómenos sócio-urbanos recentes, procura-se identificar, analisar e explorar soluções, ou pelo menos direções que apontem à compreensão do que pode ser entendido como “Novos Territórios Habitacionais”.

Um título, de onde podemos imaginar uma relação com as últimas novidades, as últimas mudanças na composição dos núcleos familiares, ou que invoca ainda a mutação do conceito de família em relação ao conceito tradicional, sem ignorar os efeitos sociais da passagem de uma nova pandemia, nem esquecer a nova, constante e crescente dependência digital de informação ou fake-news.

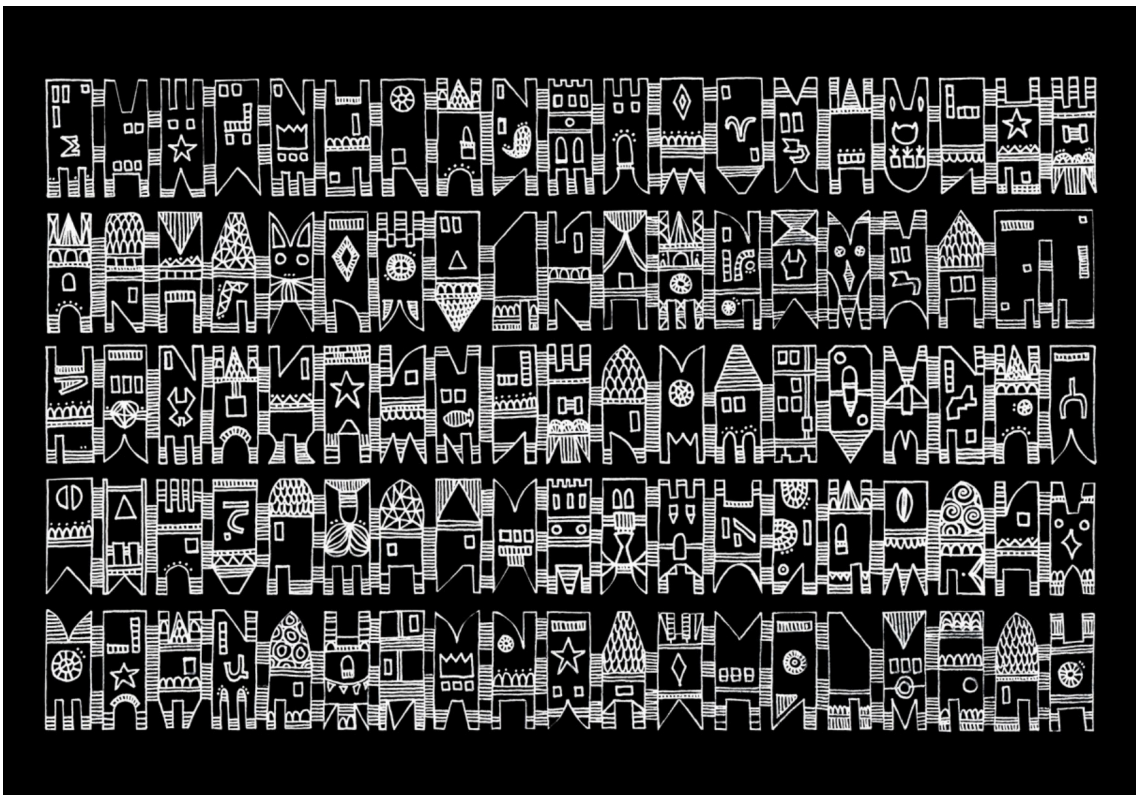
O território habitacional deve contemplar, incluir ou responder a todas as novidades? Estou convencido que não é essa a sua vocação mais vincada, muito embora reconheça que devemos sempre evitar passar ao lado ou evitar as novidades.

Territórios Habitacionais são o que sempre foram, ou não?, independentemente da sua configuração, mais ou menos adequada ao território, a casa sempre foi habitada. Bem entendido: uma casa é uma casa.

Um T5 também é uma casa, mesmo que seja um apartamento muito grande sem limite de ocupação. Mas o T5 *já não se usa* - dizem. E é talvez aqui que a pergunta pode encontrar já uma das respostas mais acertadas. A composição de um núcleo familiar apresenta hoje em média 3 pessoas e a tipologias mais procuradas são estúdios ou T0s, T1s e T2. O nosso território habitacional deve ter isto em conta.

Mas podem encontrar-se mais sentidos nesta aritmética, senão vejamos: Novos Territórios são Territórios que não existiam - são novos, portanto foram criados ou apareceram. Um não-lugar que se transforme, por qualquer razão, num lugar é um novo território. É difícil imaginar, ou ser capaz de descobrir mais território - novo - no centro de uma cidade, a não ser que consideremos algumas soluções de outros países, de outros territórios onde já não há espaço para tanta gente, como as soluções orientais de estrangulamento do espaço privado tipo *Pencil Buildings*.

Além destes, que são (mini) espaços habitacionais relativamente recentes, devemos enunciar aqui outras novidades tipológicas emergentes, nomeadamente de co-living, co-working, co-op - *La Borda*, ACCESSIBLE, NOT SPECULATIVE: BARCELONA HOUSING CO-OP WINS ARCHITECTURE AWARD; ou *Radical Social Housing Project in Barcelona Wins the 2024 RIBA International Prize*. Apesar de novos e interessantes e, porque não?, merecedores dos prémios, estes casos são respostas muito concretas a problemas muito particulares em zonas muito específicas. São



KARINA PUENTE - Ilustração das Cidades Invisíveis de Italo Calvino - Archdaily

novos territórios que a habitação pisa, novas tipologias, novas formas de habitar novas e velhas cidades. Mas não respondem a todas as necessidades de todos os problemas, de todos os lugares, de todas as cidades. Devem ser analisados à luz do próprio lugar e do próprio programa.

No nosso caso vamos tentar expor à evidência, uma situação urbana gritante de fragmentação do espaço urbano na cidade do Porto que será o nosso grande lugar em estudo, sobre o qual assentaremos uma ideia de habitação e uma proposta concreta de intervenção pontual no edificado em Paranhos, nomeadamente no Bairro do Outeiro. Será este o nosso Novo Território Habitacional (que é novo, também porque ainda não existe, está oculto, ainda não nasceu - poderíamos dizer) inserido numa nova ideia de avenida (de cintura) verde. Há cerca de três ou quatro anos que a Via de Cintura Interna (VCI) começou a merecer alguma atenção dos urbanistas e dos arquitectos (e nos últimos meses a atenção política) e em breve merecerá a atenção e o dinheiro dos contribuintes para o projeto "Porto 2050: Cerzir a Cidade pela VCI"¹, A conversão da VCI numa avenida verde é urgente e trará imensos benefícios à cidade.

Então, vamos começar a apontar a luz na direção de Paranhos para iluminar a situação urbana em torno do Bairro do Outeiro e da sua relação - ou a falta dela - com as Vias (entenda-se daqui Vias como rede de vias - mobilidades). Será com base nas análises que desenharemos o programa para uma proposta concreta de habitação nas imediações do Bairro.

Portanto, sabemos o que vamos fazer: vamos pensar em casas com dois quartos, deixando de lado, para já, soluções radicais de co-living porque mesmo que estejamos a pensar espaços para a vida de um casal de dois homens com um filho, duas mulheres também com um filho, um pai e duas filhas, uma avó um cão e um neto, um solteiro aplicado, uma divorciada atarefada ou um casal tradicional, mais velho ou mais novo, uma casa é uma casa. Co-working talvez, no Bairro do Outeiro, unir o que foi separado, sem *penshirubiru* nem qualquer ambição radical, nem conservadora, a qualidade arquitectónica ou urbanística de uma solução dependerá sempre da ergonomia, ou das ergonomias - da forma como o espaço está adaptado a quem o usa, física e espiritualmente, material e metaforicamente, mundana e poéticamente.

¹ Estudo académico "Porto 2050: Cerzir a Cidade pela VCI" apresentado no passado dia 16 de Julho no Centro de Conferências da Universidade do Porto, coordenado pelo docente da FCUP José Miguel Lameiras.



Vista aérea a partir da zona das Antas em direção ao Bairro do Outeiro, 1963 - CMPorto



Google Earth a partir da zona das Antas em direção ao Bairro do Outeiro, 2025

OBJETIVOS DO TRABALHO DE PROJETO

Este trabalho tem como principal objetivo resolver um problema existente no tecido urbano da cidade do Porto, a existência e o impacto provocado pela escavação, construção e passagem da via de cintura interna (VCI) nas imediações do Bairro do Outeiro, em Paranhos, no Porto, objecto de estudo deste trabalho.

Através do desenho de uma estratégia urbana e duma intervenção arquitectónica, este trabalho é o meu contributo individual para acrescentar, ou pelo menos informar ou validar uma intervenção pontual dedicada exclusivamente à zona em estudo referida, compreendida numa noção alargada e colectiva do cenário, cada vez mais próximo, da conversão da Via de Cintura Interna numa Avenida Verde, ciclável, equilibrada e por isso mais lenta, essencial para a qualidade ambiental e urbana da cidade de amanhã.

Tendo em conta a singularidade do objecto de estudo - geralmente identificado como Bairro do Outeiro - que o distingue da grande maioria dos casos observados, é de salientar a complexidade do tecido urbano nesta zona da cidade. Motivo pelo qual se tornou imperativo trazer à luz os diferentes momentos históricos da sua construção, camada após camada, para informar esta ou outra intervenção.

Cada intervenção é uma oportunidade de requalificar o espaço urbano e potenciar a coesão social, de viabilizar a sustentabilidade e de reconhecer os modos de vida.

De uma forma geral e informal, conhecemos algumas fragilidades da cidade contemporânea como a escassez de habitação acessível, que é frequentemente citada pelos media ou redes sociais nos últimos tempos, num vai e vem sem solução à vista. Sem a mínima intenção de desacreditar a urgência de encontrar uma solução a esse problema, gostava de apontar a luz na direcção de outros problemas que considero igualmente importantes: a rede de mobilidade actual (desactualizada), a carência de espaços verdes de qualidade em ambiente urbano, os impactos ambientais dos corredores quentes no coração da cidade e a rápida degradação das relações sociais, que neste estudo são um tema central, principalmente num momento actual, visivelmente afectado por mudanças climáticas potencialmente devastadoras.

Em resumo, este trabalho quer contribuir para a sensibilização progressiva da urgência destes problemas sem nunca perder de vista os instrumentos de que a arquitectura e o urbanismo dispõe em favor da qualidade do espaço. É com base nestas premissas que se pretende desenvolver estratégias urbanas orientadas para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes, promovendo os laços sociais e



Intervenção urbana *Madrid Río* - Archdaily

urbanos, combatendo fenómenos como o isolamento e a exclusão entre os grupos mais desfavorecidos da população e do edificado.



Imagem do autor

METODOLOGIA

A metodologia traçada para este trabalho parte de uma abordagem qualitativa, crítica e transdisciplinar, que cruza reflexão teórica e crítica, análise comparada e leitura situada do território. Longe de seguir uma estrutura linear ou fechada, o método procurou adaptar-se à complexidade dos novos territórios habitacionais e à multiplicidade de escalas e disciplinas implicadas no estudo do território em particular. Foi-se, naturalmente aprofundando e desenvolvendo num caminho progressivamente eclético, transformando o volume teórico que obriga o pensar a cidade e o habitar contemporâneo numa leveza prática a cada tomada de decisão.

Para citar alguns que se revelaram neste caso importantes: Os *Territórios de* Ignasi de Solà-Morales e os *terrains vagues* fundamental para interpretar a arquitectura como acto de mediação simbólica. Valiosíssima a proposta de uma “cidade dos 15 minutos” como um lembrete de Carlos Moreno centrado na proximidade, na sustentabilidade e na reparação das disfunções geradas por décadas de urbanismo funcionalista. Ou mesmo Gonçalo M. Tavares que importa sempre uma dimensão ética e crítica ao habitar, entendido como forma de resistência e produção de sentido. Italo Calvino e a Berenice estabelecem pontes simbólicas entre esta (cidade do Porto) e outras cidades invisíveis, ainda em gestação, a prepararem-se para ver a luz.

Em paralelo e durante grande parte do desenvolvimento deste trabalho, em grupo ou individualmente, foi-se gerando um estudo diagonal comparado de casos que se destacam pela sua abordagem notável à habitação e ao território que devo mencionar por não figurarem nos 3 casos de estudos apresentados um pouco mais à frente: estiveram à luz o Grand Parc Bordeaux de Lacaton & Vassal, uma requalificação máxima no mínimo, informadíssimo gesto maduro. O Bairro da Bouça do Arq. Siza esteve para mim sempre presente, sempre revisitado. Outras intervenções de grande escala de conversão de vias similares à nossa como o caso Madrid Rio ou a ronda de Dalt em Barcelona, a evolução ambiental de Paris como consequência das intervenções verdes da última década até mesmo casos paradigmáticos do absoluto retorno como o caso de Utrecht.

Finalmente, o trabalho estabelece uma relação directa com o território, o Bairro do Outeiro, a VCI e a condição cristalizada ou mesmo cicatrizada do edificado revelam os efeitos visíveis de fragmentação urbana e tornam este bairro um lugar especialmente relevante para esta exposição. A análise do território incluiu visitas ao local, levantamento morfológico, consulta de cartografia histórica, análise de



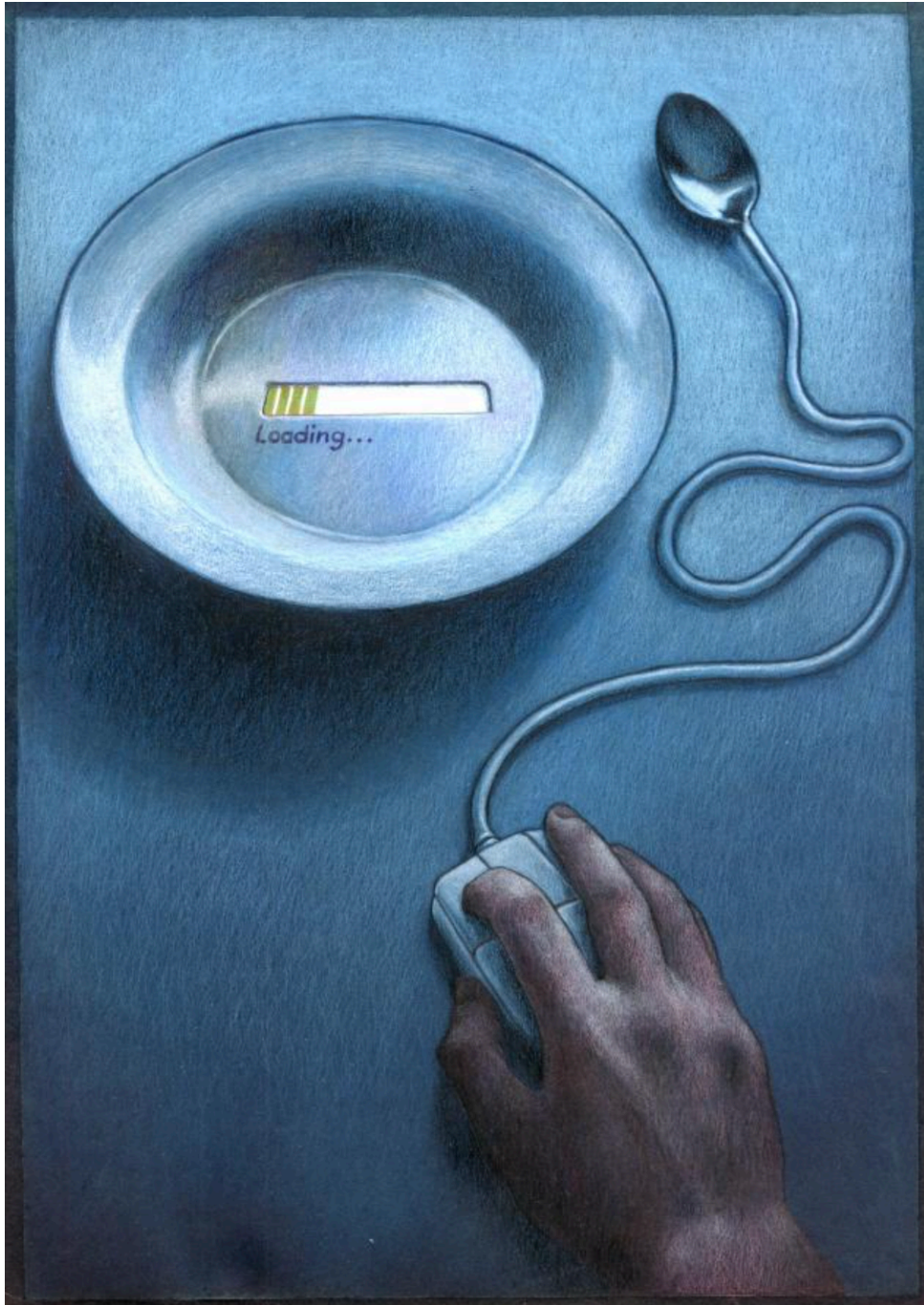
dados estatísticos e leitura de planos directores urbanos, históricos e em vigor, procurando reconhecer tanto as fragilidades como as possibilidades transformadoras latentes neste espaço urbano. Mais do que procurar validar uma hipótese fechada, esta metodologia pretende activar uma reflexão crítica e situada sobre os modos de habitar este lugar e sobre a arquitectura, abordando em simultâneo e o papel das infra-estruturas na produção da cidade contemporânea.

ÍNDICE

RESUMO.....	11
ABSTRACT.....	13
INTRODUÇÃO	15
OBJETIVOS.....	19
METODOLOGIA	23
I: NOVOS TERRITÓRIOS HABITACIONAIS.....	29
I. 1. Novas Formas de Habitar - a Cidade Contemporânea	31
I. 2. Caso de Estudo: Cheonggyecheon - Seul, Coreia do Sul	37
I. 3. Caso de Estudo: CRCLR House - Hütten & Paläste.....	39
I. 4. Caso de Estudo: Eternit Haus - Paul Baumgarten	41
II: TERRITÓRIO EM ESTUDO.....	43
II.1. A Cidade do Porto: Contradições Urbanas	45
II.2. A VCI: génese, desenvolvimento e actualidade.....	49
II.2.1. A VCI enquanto problemática urbana contemporânea.....	53
II.2.2. A VCI e a Transformação do Território de Paranhos	57
II.3. Bairro do Outeiro, Paranhos	59
II.3.1. Colónia Dr. Manuel Laranjeira	61
II.3.2. Bairro de Casas Económicas de Paranhos.....	63
II.3.3. Bairro do Outeiro (fase 1)	69
II.3.4. Bairro do Outeiro (fase 2)	73
II.3.5. Análise: Edificado	75
II.3.6. Análise: Topografia, Espaços Verdes e Públicos	79
II.3.7. Análise: Sistema Viário.....	83
II.3.8. Análise: Demográfica e Sócio-económica	87
II.3.9. Considerações finais sobre a situação existente	91

III: TRABALHO DE PROJECTO	95
III. 1. Proposta Colectiva - Conversão da VCI.....	97
III. 2.1. A Estratégia (zona de Intervenção).....	99
III. 2.2. O Comércio.....	107
III. 2.3. A Casa	111
IV: Peças Desenhadas	114
Conclusão.....	111
Bibliografia000
Lista de Figura000
Lista de Tabelas.....	000
Apêndice A: Questionário	i
Apêndice B: Formulário de consentimento	ii
Apêndice C: Dados numéricos	iii

I. Novos Territórios Habitacionais



Pawel Kuczynski - Ilustração

Novas Formas de Habitar - a Cidade Contemporânea

As últimas décadas tem afectado profundamente a natureza e a estrutura nuclear familiar, tanto na sua composição como na sua dimensão e respectivas necessidades. Sem aprofundar demasiado, precisamos de invocar algumas imagens e actualidades para desenvolver o nosso assunto.

O crescimento demográfico está intimamente ligado com o próprio envelhecimento. Em Portugal, cerca de 1/4 da população tem mais de 65 anos, sendo assim um dos países mais envelhecidos da Europa. Os avanços da medicina e da farmacêutica permitem-nos viver em média ligeiramente mais do que há 50 anos, mas desde 2013 que há mais mortes que nascimentos. O crescimento demográfico a que assistimos deve-se em grande à imigração, um pouco à semelhança da transição europeia. A natalidade continua revista em baixa e não há sinais de incentivo à natalidade por parte do (s) governo(s). Se tudo correr bem, podemos contar viver pelo menos até aos 85 anos mas se tudo correr mal (ou como previsto) não vamos ter dinheiro e, talvez, morrer mais cedo. Neste contexto, a sustentabilidade dos sistemas de pensões e saúde caminha a passos largos para o colapso. É preciso reter e inserir imigrantes e trabalhar até mais tarde dada a falta de força activa. Ao mesmo tempo é necessário um esforço adicional e em simultâneo para encontrar políticas familiares de apoio financeiro, laboral, de conciliação e de habitação.

O envelhecimento é duplo: menos jovens, mais idosos. O êxodo rural nunca terminou, um pouco por toda a Europa. Os nossos grandes centros urbanos no litoral, continuam a aumentar e o interior cada vez mais vazio, mais envelhecido.

Embora muitos agregados familiares tenham evoluído, reduzidos à média de 1 pessoa/agregado, a dimensão média dos agregados ronda 2,5 pessoas/agregado. A área útil média de uma casa em Portugal ronda os 116 m², o que quer dizer que cada pessoa ocupa, em média, cerca de 46 m² na sua habitação - muito generoso.

Esta tendência demográfica aponta para estruturas familiares mais pequenas com mais pessoas a viver sozinhas e deve merecer a atenção de todos nos momentos decisivos, sejam eles políticos, sociais, económicos, urbanísticos e arquitectónicos.

No Porto, a maioria das casas não está sobrelotada e cerca de 10% das habitações estão desocupadas. Claro que existem outras razões relacionadas com estes fenómenos como a especulação imobiliária, que não terá aqui debate por força da sua natureza. Outro relacionado, o fenómeno de gentrificação que tem gerado muitas tensões nos centros urbanos em geral e que contraria o ideal de uma cidade inclusiva: a valorização imobiliária força o deslocamento das populações residentes, quebra laços de vizinhança e reforça desigualdades territoriais.



Pawel Kuczynski - Ilustração

Em geral, a cidade contemporânea apresenta muitos problemas por resolver. A herança moderna funcionalista do século passado condicionou tanto as cidades, como os ambientes, como os cidadãos. A compartimentação funcional da cidade e da habitação, a fragmentação do tecido urbano, a degradação do património edificado e a expansão insustentável das periferias são sintomas de um modelo esgotado, já criticado nos finais do século passado também². Cabe-nos então continuar a luta como contribuintes e fazer os possíveis para tornar as cidades mais inclusivas, as comunidades mais seguras, resilientes e sustentáveis. É um momento de dar atenção e valorizar o património histórico, inverter as tendências e assegurar a eficiência e sustentabilidade no uso dos solos, rever a mobilidade suave e sustentável, a igualdade no acesso à habitação, a revalorização do espaço público, um novo urbanismo e uma densidade inteligente, uma mistura funcional, o edificado e a paisagem, a cidade.

Como vamos poder entender mais à frente, a requalificação do espaço urbano da nossa área em estudo, com base numa reconversão estrutural e infra-estrutural da envolvente, requer uma sensibilidade afinada para estabelecer relações de reconhecimento e coexistência dos envolvidos: os remates, fechamentos, demolições e aberturas de frentes de quarteirão do Bairro do Outeiro influenciam fortemente as escolhas tipológicas, as decisões formais e informais de uma futura intervenção, tanto pela história da construção do edificado, que construiu também o lugar, como pela novidade de uma avenida verde, das vias cicáveis, dos passeios pedonais, dos modos lentos e melhoria da qualidade de vida urbana.

Portanto, nesta oportunidade, não basta responder à crise da habitação ou às mudanças na estrutura nuclear das famílias. Devemos continuar e motivar a contínua reflexão sobre um modelo de cidade mais medido, justo, eficaz e atento às necessidades das gerações futuras. Será a articulação equilibrada dos binómios inovação e memória, sustentabilidade e inclusão, densidade urbana e qualidade de vida que conduzirá à melhor saúde da cidade mais consciente, crítica e comprometida com o bem comum.

As novas formas de habitar e as suas expressões formais variam fortemente em função do lugar. Podemos dizer que o sítio, as suas características sócio-económicas merecem sempre uma leitura por antecipação ao *risco* e o *novo* deve dialogar com o existente, deve negociar o seu território.

Um pouco por toda a Europa (senão mesmo pelo mundo), convergem pressões económicas sobre o mercado imobiliário, originando uma procura crescente por habitações de menores dimensões, muitas vezes situadas em zonas centrais ou

² Carta de Veneza 1964; Carta de Amsterdão 1975

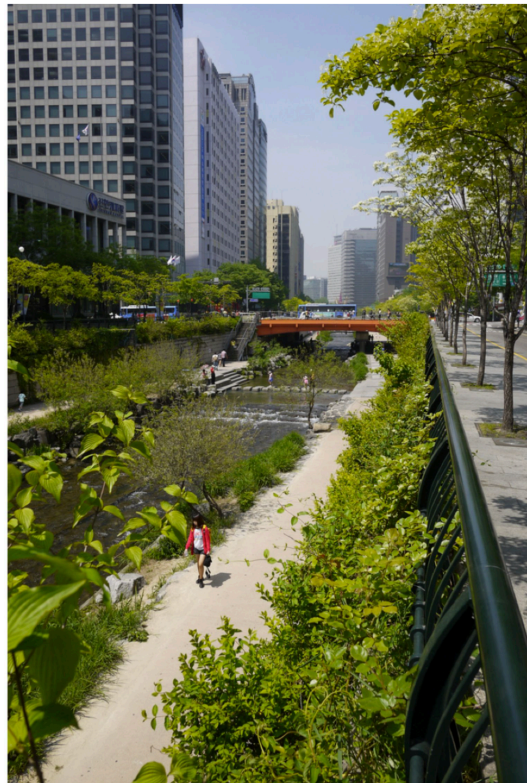


bem servidas de infra-estruturas. Este desejo de proximidade e de acesso imediato a serviços e a bens de primeira necessidade, transportes e espaços verdes tem originado a valorização de modelos urbanísticos de curta distância, alinhados com o conceito da "cidade dos 15 minutos". As praças, jardins, zonas ciciáveis e passeios pedonais adquirem um papel cada vez mais importante enquanto extensões da casa, tornando-se em lugares de encontro, socialização e cada vez mais, de trabalho informal.

A ser verdade ainda que novas formas de ocupação profissional - flexíveis, nómadas ou remotas - como a emergência do tele-trabalho forçam uma reinterpretção do espaço doméstico, aconselhado a ser multifuncional e tecnologicamente equipado para múltiplas utilizações, também é verdade que a maior parte dos elementos físicos a considerar na ocupação da casa varia em função do indivíduo, daquele que compra ou aluga o espaço. Por isso, em resumo, os instrumentos, gadgets e bugigangas que cada um destes novos indivíduos 2.0 com upgrade digital necessita para desempenhar as suas funções profissionais resume-se na grande maioria das vezes a uma bagagem da mesma dimensão do antigo caixeiro viajante. Para mim, tudo isto implica uma das condições fundamentais a ter em conta na concepção do espaço doméstico: o espaço - o espaço em branco, o espaço por decidir, o espaço disponível - independente da área útil de uma casa, deve desenhar-se o espaço, deve programar-se a vocação que o espaço tem de ser apropriado. Não é novo.

A inovação tecnológica também introduz alterações na forma como vivemos e trabalhamos, como nos deslocamos e nos relacionamos. A digitalização da vida quotidiana, associada à transição energética, à automação e à inteligência artificial está, e vai continuar, a mudar profundamente o funcionamento da sociedade como a conhecemos. É nesse momento que vamos precisar de uma casa. Livre, onde não me curvo a não ser por amor³.

³ Opúsculo 14, Arquitectura, Natureza e Amor - Gonçalo M. Tavares



I.1. Caso de Estudo: Cheonggyecheon – Seul, Coreia do Sul

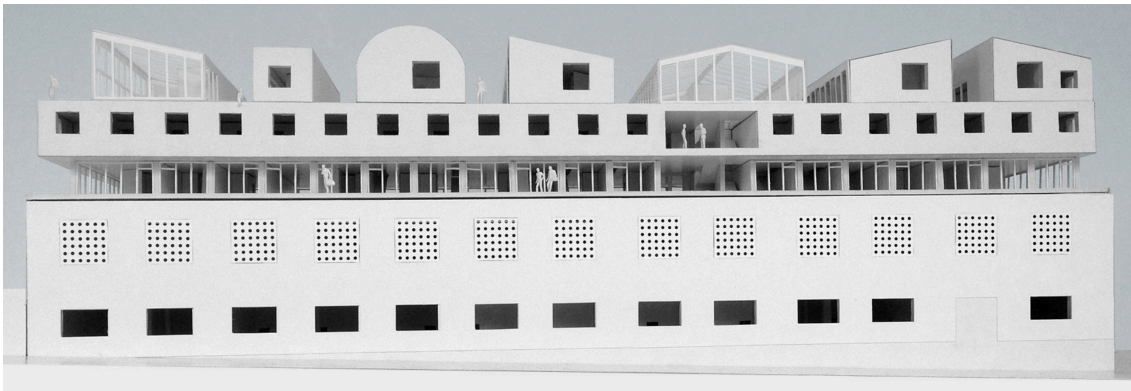
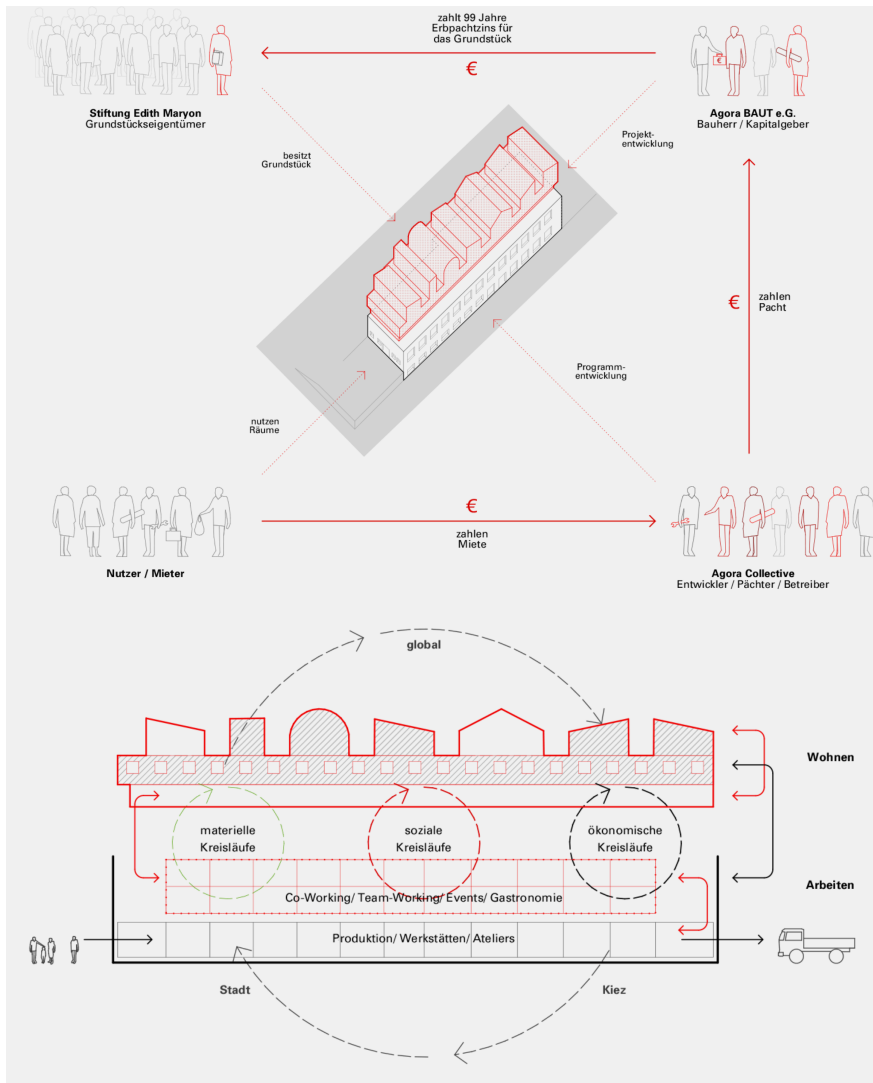
No início dos anos 2000, Seul enfrentava um problema comum a muitas metrópoles modernas: uma autoestrada atravessava a zona histórica da cidade, fragmentando o tecido urbano e agravando os impactos ambientais locais. A estrutura, construída décadas antes sobre o leito do antigo rio Cheonggyecheon, gerava calor, poluição e um espaço hostil ao peão.

A decisão de remover completamente a via rápida e reabrir o curso de água marcou uma viragem na política urbana da capital sul-coreana. Em pouco mais de dois anos, foi levada a cabo uma profunda transformação que substituiu o asfalto por um parque linear verde, com passadiços, zonas cicláveis, vegetação nativa e ligações pedonais entre margens. Esta intervenção devolveu à cidade o seu rio, há muito soterrado, e com ele um novo espaço público contínuo e multifuncional.

As consequências foram notórias. A qualidade do ar melhorou substancialmente e as temperaturas locais diminuíram, graças à presença da água e da vegetação. A biodiversidade urbana multiplicou-se e os modos de transporte alternativos, como o metro, o autocarro e a bicicleta, ganharam maior expressão. Simultaneamente, o espaço tornou-se num ponto de atração para residentes e visitantes, impulsionando o comércio e promovendo a reabilitação das zonas adjacentes.

Apesar de algumas críticas relacionadas com os custos de manutenção e o processo de reocupação do espaço, o Cheonggyecheon tornou-se num exemplo emblemático de como uma infraestrutura obsoleta pode ser convertida num catalisador de regeneração urbana. Ao contrário de outras soluções baseadas no soterramento de vias rápidas — como o Big Dig, em Boston — esta intervenção apostou na remoção integral da rodovia e na restituição ecológica do território.

Este tipo de transformação urbana demonstra o potencial de reconverter corredores viários em espaços públicos vivos, capazes de mitigar os efeitos das alterações climáticas, promover a mobilidade sustentável e reequilibrar as relações entre cidade e natureza. O exemplo de Seul é, por isso, mais do que um caso isolado: é um argumento prático a favor de um novo paradigma de urbanismo ecológico e socialmente consciente.



II.2. Caso de Estudo: CRCLR House – Hütten & Paläste

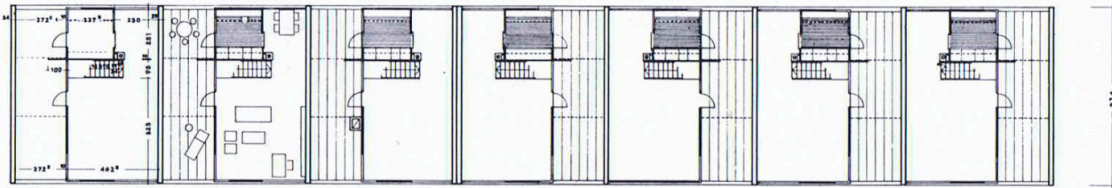
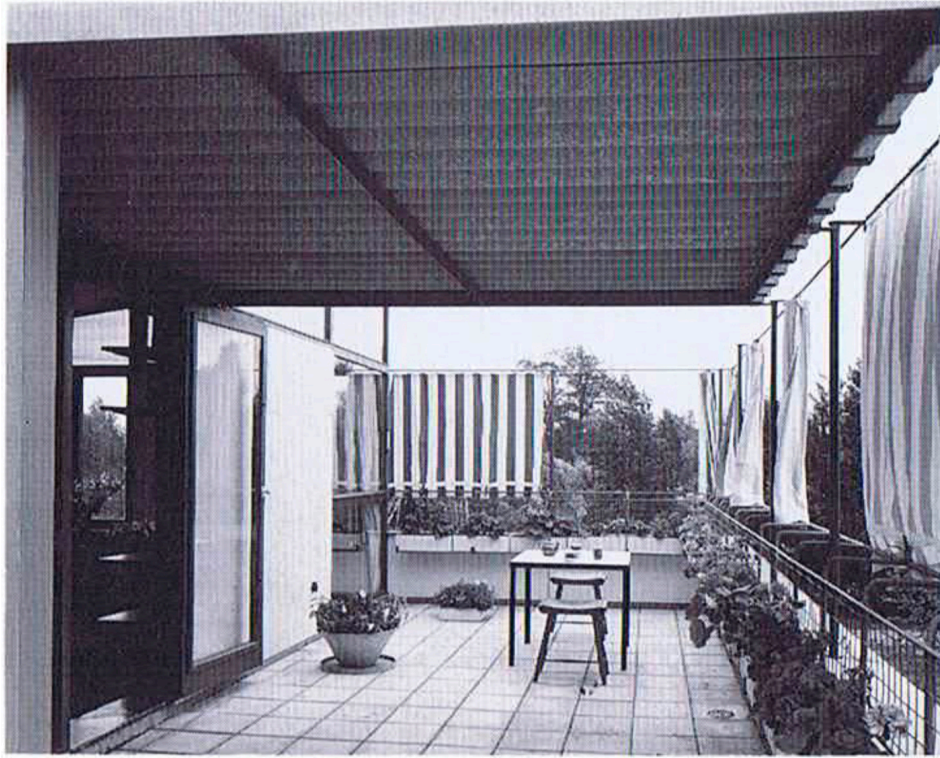
Berlim, Neukölln, 2017

Situado no bairro berlinense de Neukölln, o projecto CRCLR House, desenvolvido pelo colectivo *Hütten & Paläste* a partir de 2015, é um exemplo notável de transformação flexível num contexto urbano em mudança. O edifício original, um antigo armazém ligado ao sector hortícola, foi reconvertido num espaço dedicado à realização de experiências sociais, económicas e ecológicas, integrando desde o início os princípios da economia circular e da ocupação colectiva do edificado.

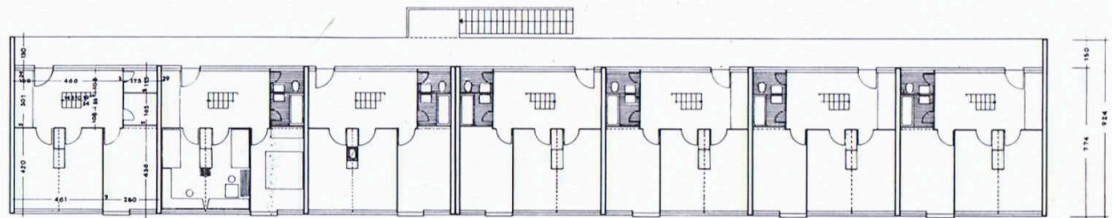
O processo de reabilitação foi gradual, orientado por uma lógica low tech e pela reutilização extensiva de materiais — muitos dos quais provenientes de demolições ou obras vizinhas — evitando o desperdício e prolongando o ciclo de vida dos recursos disponíveis. Mais do que um edifício isolado, o CRCLR assume-se como uma infraestrutura de suporte à comunidade local, acolhendo funções diversas, tais como escritórios partilhados, residências temporárias, oficinas, cozinha comunitária e espaço para eventos. Esta diversidade programática surge como uma resposta direta às necessidades de quem usa, transforma e mantém o espaço.

O projecto demonstra uma recusa intencional aos padrões tradicionais do habitar e construir, propondo uma alternativa que valoriza o uso da experimentação social e ecológica. Aqui, a habitação não se reduz à unidade doméstica fechada, mas surge da partilha e da interação entre pessoas, materiais e actividades. A intervenção resulta de uma construção progressiva e colectiva, onde cada adaptação reflecte as dinâmicas e as decisões dos utilizadores.

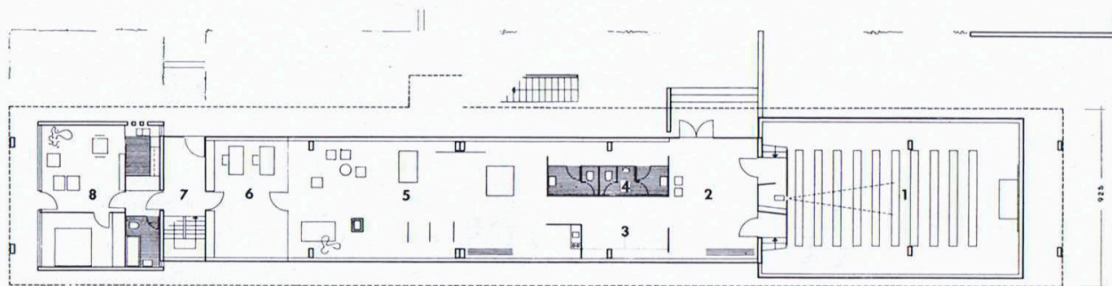
Neste sentido, o CRCLR House insere-se de forma clara na problemática dos *novos territórios habitacionais*, entendidos como campos de redefinição crítica do habitar urbano. O projecto actua nos vazios do tecido urbano consolidado, revitalizando as infra-estruturas esquecidas para propor novas formas de viver, produzir e coabitar. É precisamente esta dimensão infra-estrutural — simultaneamente arquitectónica, social e ecológica — que o torna um caso de estudo significativo neste trabalho.



Wohneschoß



Schlafgeschoß



Erdgeschoß

- | | |
|----------------|----------------------|
| 1 Vortragssaal | 5 Ausstellung |
| 2 Vorraum | 6 Büro |
| 3 Garderoben | 7 Treppe |
| 4 Toiletten | 8 Hausmeisterwohnung |

I.2. Caso de Estudo: Eternithaus - Paul Baumgarten

Hansaviertel Objekt nr. 27 : Eternithaus - Paul G. R. Baumgarten

1957-59

A *Eternit Haus*, projetada por Paul Baumgarten no âmbito da Interbau 1957, é um exemplo, talvez pouco conhecido ou reconhecido, mas emblemático da arquitectura moderna alemã do pós-guerra. Inserida no bairro do Hansaviertel, em Berlim Ocidental, foi encomendada pela empresa Eternit AG para demonstrar o potencial dos seus produtos num contexto de reconstrução e modernização da Alemanha Ocidental. Podemos dizer que nasceu para expor, como uma espécie de pavilhão experimental que combinava funções expositivas e investigativas.

A obra adopta uma linguagem depurada e funcional, próxima dos princípios do Movimento Moderno, mas com um forte carácter experimental. A estrutura metálica modular, visível e pintada de branco, contrasta com os painéis cinzentos de fibrocimento, conferindo ao edifício uma imagem leve e racional. A planta rectangular simples e a disposição interior flexível reflectem uma lógica construtiva baseada na pré-fabricação e na adaptabilidade.

Do ponto de vista técnico, o edifício é um exercício de clareza estrutural. O fibrocimento, utilizado não apenas como revestimento mas também como componente construtivo, assume aqui um papel central. A construção “*em série*” de montagem rápida e racionalizada expõe intencionalmente os seus sistemas, num gesto pedagógico coerente com o seu carácter experimental.

A nível funcional, destaca-se pela flexibilidade e conforto espacial. A disposição dos painéis e das janelas garante boa iluminação natural e ventilação cruzada, promovendo eficiência térmica e acústica — preocupações que antecipam princípios actualmente associados à sustentabilidade.

No contexto do Hansaviertel, a *Eternit Haus* relaciona-se com outros edifícios modernistas, mas distingue-se pela escala contida e pela sua função demonstrativa. Mais do que um pavilhão técnico, é um manifesto arquitectónico: além da relação que cria entre indústria e arquitectura, entre inovação tecnológica e construção do habitar, apresenta uma clareza de desenho, programa e projeto exemplar.

Referências:

TU Berlin Archiv; *Bauwelt* nº 22, 1958; Müller, D. (2004). *Bau und Forschung in Westberlin*; Stiftung Baukultur Deutschland (2013). *Materialästhetik und Konstruktion*.

II: Território em Estudo



II.1. A Cidade do Porto: Contradições Urbanas

A cidade do Porto, à semelhança de tantas outras realidades urbanas europeias, encontra-se em plena transformação acelerada. Este ritmo de mudança traz consigo benefícios inegáveis, como a revitalização de edifícios e espaços antes abandonados ou negligenciados e o incremento económico e social associado ao turismo ou à emigração de reformados estrangeiros. Por outro lado, Portugal mantém as portas abertas neste “*mercado de transferências*” e podemos dizer que continua empenhado na contratação de força activa estrangeira para gerir as contas. Esta evolução acarreta também novas problemáticas que desafiam os modelos tradicionais de habitar, circular e coabitar na cidade.

O desequilíbrio territorial entre zonas valorizadas e periferias desfavorecidas é agravado por um planeamento urbano que nem sempre conseguiu acompanhar estas transformações. A expansão turística e a especulação imobiliária provocaram uma crescente pressão sobre os centros históricos, levando a um fenómeno de gentrificação - com a “expulsão” dos habitantes locais para zonas periféricas da cidade, numa “substituição” por visitantes de curta duração ou residentes com maior poder de compra. Este deslocamento implica uma maior dependência do transporte motorizado, que por sua vez intensifica os problemas de congestionamento e desgaste das infra-estruturas urbanas.

A nível social, assiste-se a uma mudança profunda nos modos de vida. A crescente digitalização da vida quotidiana tem vindo a modificar as formas de interação social diminuindo o contacto pessoal direto, contribuindo para o isolamento, especialmente dos mais idosos. Apesar da hiper-conectividade tecnológica, a solidão urbana tornou-se numa das maiores preocupações das sociedades contemporâneas, assim como no Porto.

A mobilidade é hoje uma das questões mais críticas da cidade do Porto. A VCI é hoje uma barreira, mais que um conetor. O sistema de transporte público, embora beneficie de uma rede de metro relativamente recente e em contínua expansão, ainda não cobre de forma equitativa as zonas residenciais e periféricas. A escassez de infra-estruturas que incentivem a mobilidade ativa (ciclovias, percursos pedonais acessíveis) aliada à ausência de uma estratégia clara de mobilidade sustentável.

Importa ainda referir a distribuição desigual dos espaços verdes de qualidade na cidade, concentrados sobretudo em áreas mais privilegiadas como o parque da cidade ou o parque oriental. Esta assimetria acentua os desequilíbrios sociais e



espaciais, comprometendo o direito à cidade enquanto espaço coletivo, saudável e equitativo.

O Porto enfrenta hoje os dilemas próprios das metrópoles contemporâneas: entre a atractividade global e a preservação do tecido social, entre a expansão e a sustentabilidade, entre o progresso tecnológico e a saúde social ou comunitária. O modo como a cidade responderá a estas tensões marcará decisivamente o seu futuro.

A reter: turismo/emigrantes endinheirados/especulação imobiliária vs gentrificação, digitalização/hiperconectividade vs solidão urbana, infra-estruturas quentes, de atravessamento de alta velocidade no coração da cidade vs mobilidade activa/ modos lentos, média positiva de espaço verde por indivíduo vs distribuição assimétrica.



Plano Regulador da Cidade do Porto
1947

A Origem da VCI

Os Planos para a Cidade do Porto



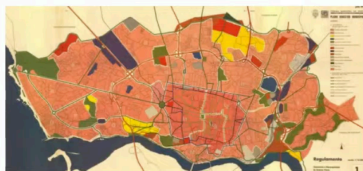
1947 Plano Regulador da Cidade do Porto



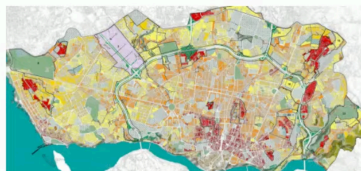
1962 Plano Diretor da Cidade do Porto



1987 Plano Geral de Urbanização



1993 Porto Projeto Cidade Nova



2006 Plano Diretor Municipal



2021 Plano Diretor Municipal



II.2. A VCI Porto: génese

A VCI foi inicialmente concebida como uma solução para os crescentes problemas de circulação na cidade, procurando integrá-la nos fluxos rodoviários nacionais e promovendo, idealmente, o desenvolvimento urbano. No entanto, o resultado final revelou-se mais complexo, gerando impactos infra-estruturais que ainda hoje condicionam o território.

De influência estrangeira nas cidades-jardim, a ideia de uma “avenida de cintura” no Porto surgiu pela primeira vez no *Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto*, proposto por António de Almeida Garrett em 1947.

Este plano retomava, por sua vez, os princípios lançados por Ezequiel de Campos no seu *Prólogo ao Plano do Porto* (1932), onde se defendia a criação de uma estrutura viária de escala metropolitana. Na década de 1960, o urbanista francês Robert Auzelle reactivou a proposta e redesenhou o traçado de forma a adaptá-lo à lógica de circulação automóvel em rápida expansão, propondo uma via rápida que contornasse parcialmente a cidade.

A construção da VCI foi faseada ao longo de várias décadas. O primeiro troço, entre a Rotunda de Francos e a nova Ponte da Arrábida, foi concluído entre os anos 60 e 70, permitindo desviar parte do tráfego da Ponte Luís I e estabelecendo uma ligação directa entre Porto e Gaia. Nos anos 80, prolongou-se o traçado em direcção ao Amial. Durante os anos 90, a VCI avançou até à zona oriental da cidade, culminando com a construção da Ponte do Freixo, consolidando a estrutura radial. Finalmente, entre 2002 e 2007, foram feitas extensões adicionais no concelho de Gaia, atingindo a configuração actual, com cerca de 21 km de extensão.

Portanto, o que conhecemos hoje como VCI deve ser interpretado à luz do(s) seu(s) tempo(s). Apesar das suas intenções iniciais, a VCI não cumpriu plenamente os objectivos traçados. O traçado da via, ao atravessar zonas densamente urbanizadas e ao ser construído com atraso face às dinâmicas urbanas dos anos 70 e 80, acabou por funcionar como uma barreira física. A sua presença fragmentou o tecido urbano, desvalorizou várias áreas da cidade e introduziu impactos negativos ao nível da qualidade de vida, do ruído e da circulação local. Em vez de organizar o crescimento da cidade, a VCI transformou-se num eixo de fluxo intenso desconectado das necessidades contemporâneas de mobilidade. Além disso, ao não prever soluções alternativas para a circulação nacional, a VCI continuou a assumir um papel de corredor norte-sul, concentrando tráfego de grande escala em plena



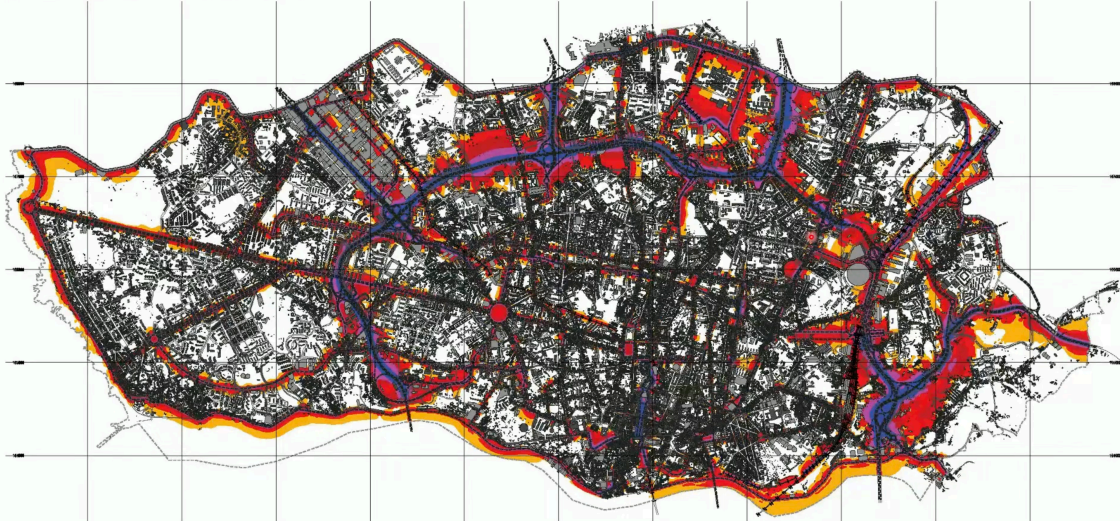
malha urbana. Esta sobrecarga tem contribuído para congestionamentos diários e agravado os problemas ambientais. A ausência de uma articulação eficaz entre a VCI e o sistema de transportes públicos ou outras formas de mobilidade sustentável acentua ainda mais as suas limitações.

O caso de Paranhos é, talvez, o exemplo mais evidente do impacto negativo que esta infraestrutura trouxe à escala local, marcado pelo isolamento, pela pressão automóvel e pela perda de coesão urbana. A VCI é hoje um símbolo de contradição, reflexo das tensões entre o planeamento viário e a estrutura urbana, evidenciando a necessidade de reavaliar criticamente o papel das grandes infra-estruturas rodoviárias no desenho e no futuro da cidade.

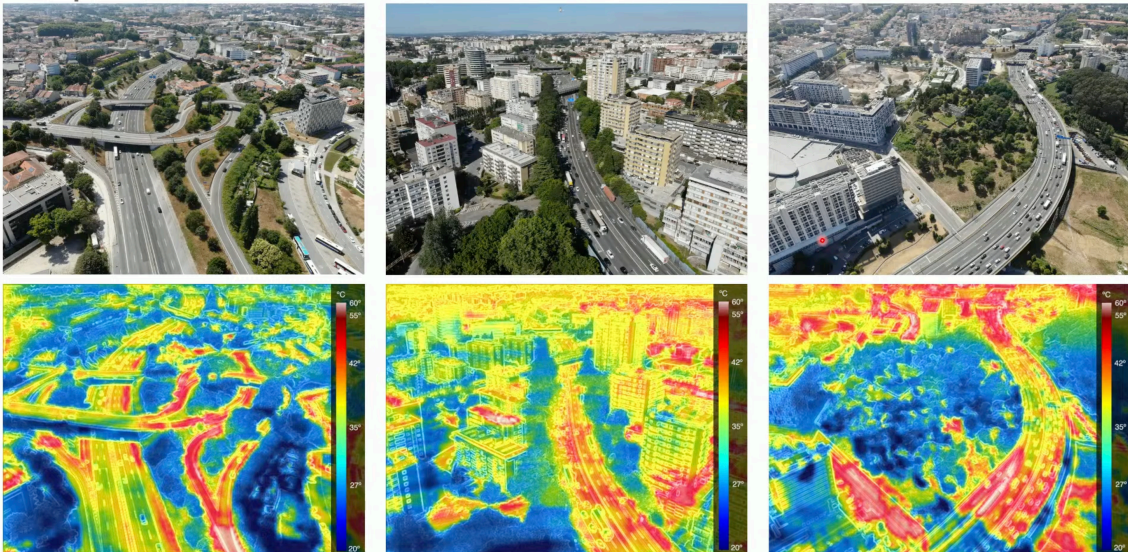
O Paradoxo do Ciclo da Dependência do Automóvel



Ruído (diurno – entardecer)



Temperatura



II.2.1. A VCI enquanto problemática urbana contemporânea

A construção desta infraestrutura implicou uma ocupação extensiva do solo urbano, exigindo volumosos nós de ligação e intervenções significativas sobre a morfologia natural da cidade. Em função dos acentuados desníveis característicos do território portuense, foram necessárias adaptações como taludes, muros de suporte e viadutos, originando vastos vazios urbanos, nalguns casos com desníveis superiores a 11 metros. Estes vazios, não qualificados nem integrados, funcionam como barreiras físicas, fragmentando o tecido urbano e comprometendo a continuidade do território, da paisagem, das relações de vizinhança e das relações entre bairros.

A VCI representa, mais do que uma grande e volumosa linha de ligação entre pontos muito distantes, um limite do território nas suas margens, promovendo a segregação socioespacial das suas áreas de influencia. Ao cortar a cidade em secções, a autoestrada rompe ligações naturais, históricas e sociais, dificultando o acesso entre zonas residenciais e o centro urbano. A falta de conexões eficazes, aliada à baixa qualidade da redes de mobilidade, obriga os habitantes a uma dependência acentuada do automóvel ou de um sistema de transporte público crónicamente sobrecarregado. A mobilidade sustentável, nestas condições, torna-se impraticável para grande parte da população.

Do ponto de vista ambiental, os impactos também são severos. A intensidade de tráfego contribui para a poluição sonora e emissão de partículas finas, degradando a qualidade do ar em zonas densamente habitadas. Esta realidade é agravada pela escassez de espaços verdes com capacidade de mitigar tais efeitos, em particular no centro da cidade, onde o espaço disponível para medidas de compensação ambiental é reduzido.

A presença da VCI como a conhecemos é uma condicionante estrutural e infra-estrutural que perpetua a fragmentação urbana e prejudica gravemente a qualidade de vida e de uso do espaço público nas suas imediações.

Perante este cenário, impõe-se a necessidade de repensar a VCI à luz da actualidade e dos novos paradigmas urbanos. Este trabalho procura, nesse sentido propor uma abordagem crítica e propositiva que, partindo da escala local — Bairro do Outeiro, Paranhos —, possa contribuir para soluções urbanas de maior equidade, sustentabilidade e qualidade de vida para o conjunto da cidade.



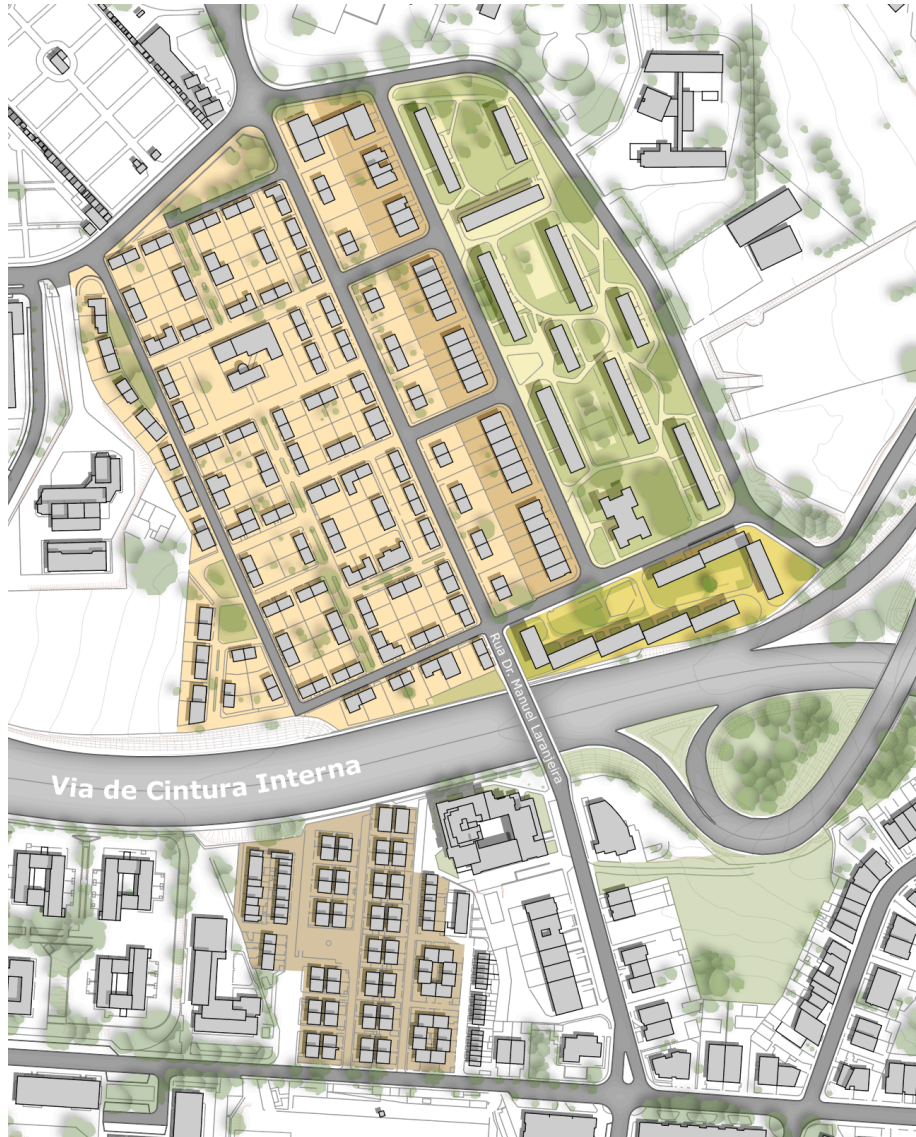
II.2.2. A VCI e a Transformação do Território de Paranhos

A construção da Via de Cintura Interna marcou de forma irreversível a morfologia e a vivência urbana na zona de Paranhos. Idealizada como uma solução para os problemas de mobilidade da cidade, a VCI impôs-se ao território com um traçado profundo e extenso, desenhado à escala da velocidade, de vocação carrocêntrica exclusiva sem ponderação inter-níveis ou qualquer tolerância pela escala da vida quotidiana dos territórios que atravessou.

Entre os maiores impactos registados, além da destruição de cerca de um terço do centro histórico da freguesia: conhecido como nó de Paranhos, está a mutilação da Colónia de Casas Dr. Manuel Laranjeira, que é o nosso foco de atenção aqui, um conjunto urbano consolidado desde o início do século XX, cuja continuidade foi abruptamente interrompida. Parte das casas foi demolida e os eixos que organizavam o bairro perderam a sua legibilidade e funcionalidade, transformando-se em cul-de-sac ou passagens condicionadas por desníveis e barreiras físicas. A ligação natural e complementar que existia entre a Colónia e o Bairro de Casas Económicas de Paranhos, implantado a sul, foi cortada e cicatrizada com o tempo, sem mais cuidados, permanecendo até hoje, deformada pela passagem de um corredor rodoviário que isola estes espaços para ligar outros mais distantes.

Também o Bairro do Outeiro, construído nos anos 60 para acolher famílias realojadas de zonas degradadas da cidade, viu-se desde cedo encostado à VCI, como se a infraestrutura lhe definisse o limite. O que poderia ter sido uma nova centralidade social tornou-se numa margem sem porto: a via rápida ladeia os seus blocos e limita a sua expansão, dificultando acessos e cortando relações com os bairros vizinhos. A presença do nó rodoviário de Paranhos, com os seus vários níveis de vias e rampas, acentuou ainda mais esta condição de enclave e de fragmentação.

A análise de fotografias e ortofotomapas da época de construção deste troço da VCI revela um impacto físico significativo no território — rasgando relações, redes e continuidade urbana. A sua presença impôs um novo regime de escala e circulação, profundamente desalinhado com a vocação da Freguesia e com a escala da vida quotidiana dos habitantes dos bairros existentes transformando-se tanto em obstáculo como catalisador de transformação sub-urbana.



II.3. O Bairro do Outeiro, Paranhos

Para entender e interpretar a situação actual do Bairro do Outeiro e a sua envolvente é necessário separar e identificar os vários acontecimentos ao longo da história.

Como é conhecido, a industrialização em Portugal foi um processo lento e teve uma chegada tardia ao território. Na viragem para o século XX, o êxodo rural provocou crises de habitação nas cidades mais desenvolvidas e em vias de desenvolvimento, que não estavam preparadas para acolher a chegada em massa de famílias pobres em busca de trabalho e melhores condições de vida.

De inspiração nas "Cidades-Jardim"⁴, ainda durante o Regime Liberal Republicano⁵, surgem as primeiras iniciativas de promoção pública municipal para a edificação de habitação económica em 1914, com uma nova rubrica no orçamento designada de "Construção de Habitação Operária", para ordenar o crescimento urbano.

⁴ Ebenezer Howard - Garden City Movement

⁵ 5 de Outubro de 1910: Instauração da República;
28 de Maio de 1926: Golpe de Estado que leva à instauração da Ditadura Militar.



II.3.1. Colónia Dr. Manuel Laranjeira

Entre outras⁶, é aqui, em 1916-17, que encontramos as primeiras construções no território que nos interessa abordar: a Colónia Dr. Manuel Laranjeira, projectada para 130 casas das quais algumas foram demolidas por várias razões ao longo do tempo⁷.

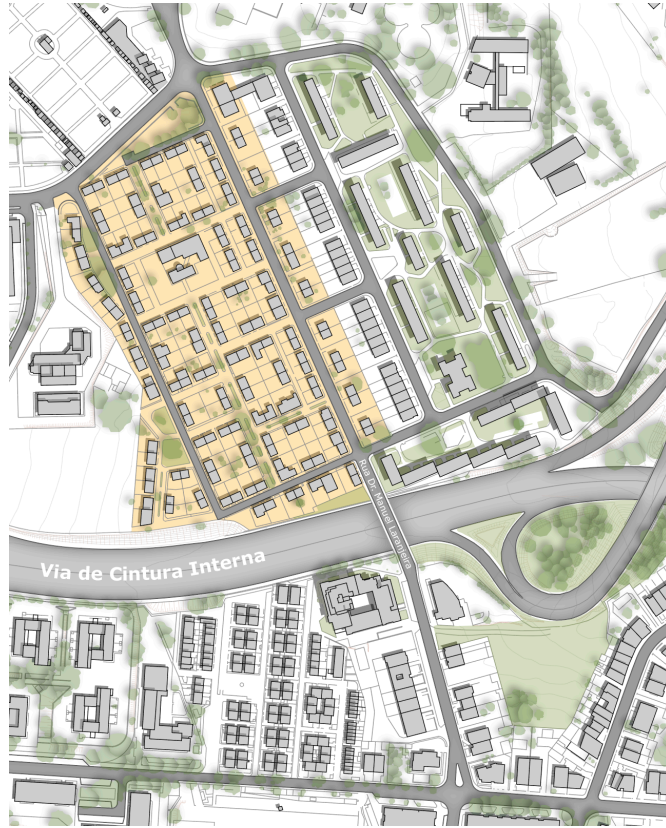
As Colónias de casas eram bairros ecléticos de casas-tipo, geminadas, inspirados nas experiências residenciais inglesas e holandesas, agrupadas em 4 com logradouro (pequeno jardim) à entrada, formando quarteirões. Uma vez separadas por paredes divisórias em "+", outras vezes, as casas eram separadas de cerca de 1 metro para salubridade através da ventilação.

Estes bairros destinavam-se exclusivamente à classe operária e podemos ler no SIPA⁸: *"preferencialmente trabalhadora por conta de outrem, sendo proibidos de qualquer prática profissional dentro das habitações. Estas habitações podiam ser arrendadas mas também adquiridas pelos inquilinos, regendo-se o arrendamento pelas leis gerais do inquilinato. Não eram admitidos às moradias candidatos portadores de doenças contagiosas, devendo o agregado familiar ser submetido a exames médicos, na fase de análise do processo. A Câmara Municipal do Porto atribuía anualmente um prémio ao inquilino que melhor cuidasse da sua habitação e respetivo quintal. Todos os bairros tinham fiscais, escolhidos entre os inquilinos, que tinham por incumbência, zelar, fiscalizar e receber o dinheiro das rendas até ao dia 5 de cada mês. O fiscal ficava isento do pagamento de renda."*

⁶ 1914 - Colónias Antero de Quental (28 casas) e Estevão de Vasconcelos (90 casas); 1916 - Colónias Viterbo de Campos (64 casas) e Dr. Manuel Laranjeira (130 casas)

⁷ SIPA - 1970, cerca - demolição parcial de um quarteirão na Rua Poente para construção da escola primária Augusto Lessa; 1980, cerca - demolição de um grupo de quatro casas para construção da VCI; demolição parcial dos quarteirões situados E. do bairro (18 casas).

⁸ SIPA - Sistema de Informação para o Património Arquitectónico



II.3.2. Bairro de Casas Económicas de Paranhos

A 23 de Setembro de 1933, pouco mais de 1 ano teria passado após a chegada de António Oliveira Salazar a Primeiro Ministro (5 Julho 1932), era publicado o *“decreto nº 23052 que estabelece as condições segundo as quais o governo participa na construção de casas económicas, das classes A e B, em colaboração com as câmaras, corporações administrativas e organismos corporativos (art.º 1.º); as Casas Económicas, como passam a ser designadas, são habitações independentes de que os moradores se tornam proprietários ao fim de determinado número de anos (propriedade resolver), mediante o pagamento de prestação mensal que engloba seguros de vida, de invalidez, de doença, de desemprego e de incêndio (art.º 2.º)”*⁹

Apesar de se chamarem “Casas Económicas”, eram destinadas *“a chefes de família entre os 21 e os 40 anos, empregados, operários ou outros assalariados membros dos sindicatos nacionais, funcionários públicos, civis e militares, e operários dos quadros permanentes de serviços do Estado e câmaras municipais”...“habitadas maioritariamente por famílias com fortes laços com a cidade: funcionários públicos da Administração Central, Forças Armadas e Forças Policiais, assalariados do sector terciário, em particular das grandes empresas protegidas pelo Estado, da banca e seguros, membros das profissões liberais da máquina estatal, como médicos, professores e engenheiros e, por fim, nas profissões menos especializadas, homens com ligações expressas à Legião ou à Mocidade Portuguesa (Pereira et al., 2018).”*¹⁰

Abrangendo todo o país, o Programa de Casas Económicas promoveu a construção de casas uni-familiares em bairros de pequena e média dimensão escolhendo sempre zonas periféricas (pouco urbanizadas ou em vias de se urbanizar) das cidades. *“O objectivo do programa era dar às pessoas um lugar para residir, trabalhar e recrear-se, dar-lhes o gosto de ter a casa própria, acabando com a insalubridade e a promiscuidade.”...“Os lotes associavam-se em banda, formando quarteirões, com uma planta ortogonal; eram repartidos por arruamentos*

⁹ SIPA - Sistema de Informação para o Património Arquitectónico

¹⁰ Amândio Barros e Carla Ribeiro - Porto, Paranhos e os Bairros Económicos – Um património e uma memória histórica em risco? *Sensos-e* | Vol. IX – n.º 1 | 2022 | DOI 10.34630/sensose.v9i1.4498



*interiores, e apoiavam-se numa ou duas ruas principais; no ponto de cruzamento destas formava-se uma pequena praça ou largo, normalmente um espaço verde.”*¹¹

Na forma, no seu aspecto, no alçado, as casas também idealizam o programa político do governo e é de salientar a colaboração de vários arquitectos na elaboração de projectos-tipo, que se aproximavam e promoviam a ideia da *Casa Portuguesa*¹², como Raul Lino, Carlos Rebelo de Andrade e Rogério de Azevedo. Outro dos vestígios do simbolismo do ideal nacionalista deste período é toponímico: *“os nomes das ruas dos bairros evocam elementos característicos de Portugal: Flores, árvores, rios, praias, ilhas do Império Português, concelhos do Distrito do Porto e Douro Litoral, freguesias de Lisboa e momentos da história nacional e da igreja católica.”*¹³

Planeados de uma forma orgânica, os bairros previam equipamentos sociais como lojas de produtos de primeira necessidade, jardins infantis, postos médicos, capelas ou igrejas e escolas primárias, sempre no sentido de dar uma certa autonomia à unidade.

No caso de Paranhos, a construção do Bairro de Casas Económicas começou em 1935 (depois da expropriação de terrenos de 1934) e foi inaugurado em 1939. Portanto, cerca de 20 anos depois da implantação da Colónia Dr. Manuel Laranjeira, 150 casas novas conforme previsto na fase inicial, localizado a sul da mesma. Para os moradores da Colónia, este ficaria a ser conhecido como o “bairro novo”.

*“Na primeira fase foram construídas cento e cinquenta casas, térreas, da classe A, sendo dezoito do tipo I, noventa e duas do tipo II e quarenta do tipo III; na segunda fase construíram-se mais trinta casas, com dois pisos, sendo doze da classe A e dezoito da classe B. Estas últimas encontram-se localizadas na rua do Dr. Manuel Laranjeira.”*¹⁴

Vamos recuperar outra parte do que escrevem Amandio Barros e Carla Ribeiro, essencial para entender a hierarquia que desenha o sítio, nomeadamente pela importância dada à rua principal (Rua do Dr. Manuel Laranjeira), ou melhor, pela importância dada aos alçados das casas da rua principal: “Os dois núcleos de casas do bairro estavam perfeitamente delimitados: as habitações de classe B estavam

¹¹ Amândio Barros e Carla Ribeiro - Porto, Paranhos e os Bairros Económicos – Um património e uma memória histórica em risco? *Sensos-e* | Vol. IX – n.o 1 | 2022 | DOI 10.34630/sensose.v9i1.4498

¹² Casa Portuguesa - estilo conservador dominante das décadas de 30 e 40, oficiosamente designado como “*Português Suave*” fortemente marcado por tendências historicistas, tradicionalistas e regionalistas

¹³ idem Amândio Barros e Carla Ribeiro

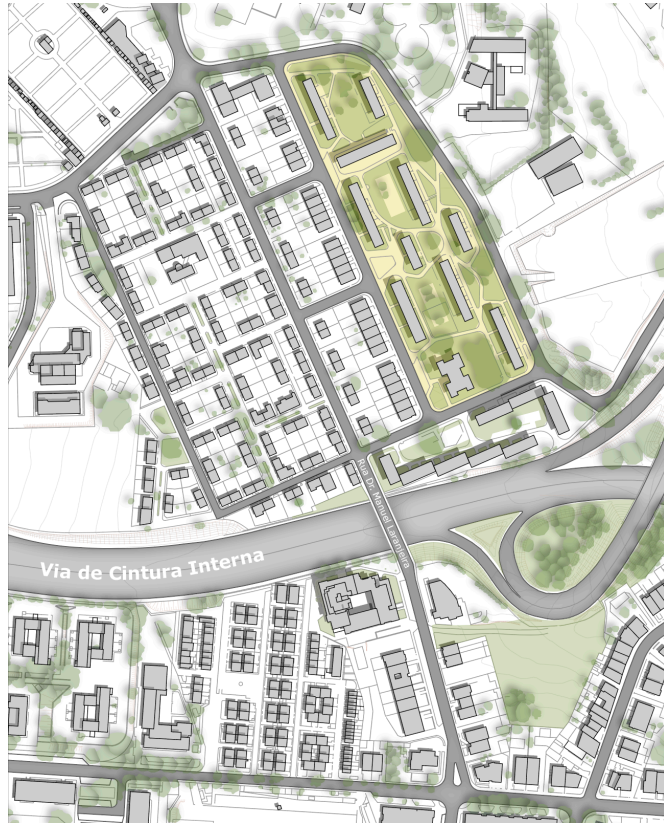
¹⁴ SIPA



implantadas do outro lado da Rua Dr. Manuel Laranjeira, de forma a existir uma separação física relativamente às de classe A.”...“As de classe A eram agrupadas duas a duas, delimitadas por um jardim face aos arruamentos, com um logradouro na parte posterior e, para algumas, um alpendre na porta principal. Procurava-se, desta forma, reproduzir no espaço físico ocupado pelas moradias as diferenças sociais entre os seus moradores.”

Já em 1960 começaram a surgir modificações - levantaram-se andares superiores em algumas casas, e muitos logradouros foram transformados em garagens - hoje é tudo muito mais acentuado.

Hoje, ao deambular pelo bairro podemos notar o surgimento, progressivo, de uma nova realidade. Ao lado de casas em avançado estado de degradação coexistem outras (normalmente de classe A) em que os logradouros foram sendo ocupados, de forma espontânea, desorganizada, por construções anexas, cuja intenção era expandir as originais áreas habitáveis das casas, muito reduzidas para os padrões contemporâneos; junto a estas encontramos edifícios que foram alvo de pequenas remodelações, e outros - que parecem ser agora o exemplo dominante no Bairro - que foram quase construídos de raiz: ou com ampliações profundas, pela construção em altura (de casas térreas a habitações de dois pisos) ou pela junção de duas casas térreas e a sua conversão numa única moradia (Oliveira, 2019).

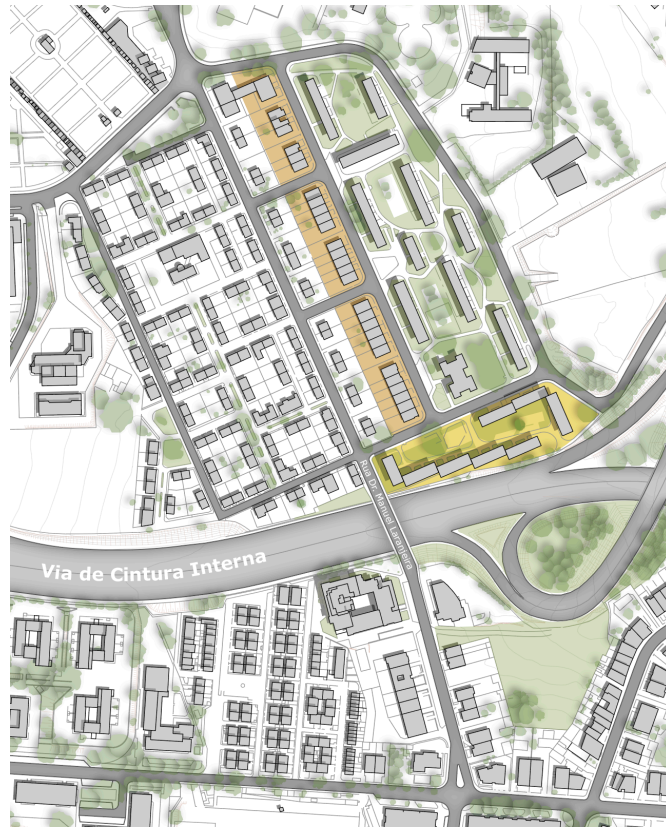


II.3.3. Bairro do Outeiro (fase 1)

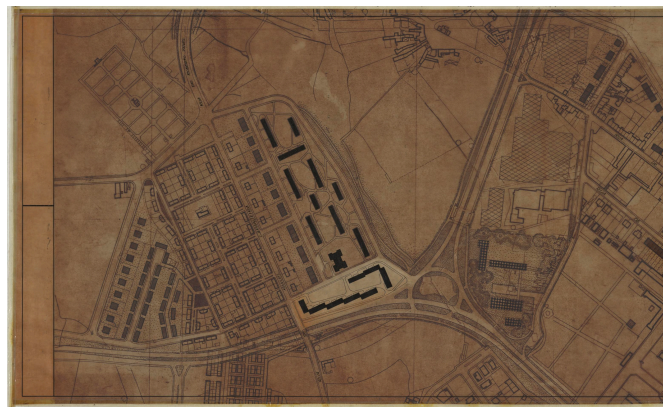
Convém referir que em 1953 se construiu a Faculdade de Economia e em 1959 o Hospital de S. João, equipamentos que marcaram o desenvolvimento do território, compreendidas no tempo, entre o Bairro de Casas Económicas e a primeira fase do Bairro do Outeiro. Rapidamente se assistiu ao desenvolvimento ou planeamento de outros equipamentos das mesma natureza na grande área que reconhecemos hoje como o polo universitário da Asprela.

A coesão social do Bairro de Casas Económicas de Paranhos esbateu-se com a construção próxima do bairro do Outeiro, em 1960, resultante da primeira fase do Plano de Melhoramentos do Porto.

Um espaço diferente, de blocos equidistantes de habitação colectiva multifamiliar, construído para realojar as famílias que viviam nas ilhas e bairros insalubres da cidade, composto por 11 blocos paralelos, de 4 pisos de acessos em galeria (hoje vedados ou transformados em "marquises"; como tal, todos os moradores dos bairros das redondezas o conheciam pelo nome que, na verdade, tecnicamente tinha: os "blocos".



1958



1963

II.3.4. Bairro do Outeiro (fase 2)

A segunda fase do Bairro do Outeiro foi implantada em continuidade com os blocos iniciais, mas apresenta algumas diferenças formais e construtivas que revelam alterações nas estratégias de criação da habitação.

Embora os planos datem de 58, 63, 65 e 67 esta fase só avançou já na década de 1970 e procurou responder a novas exigências sociais e demográficas, acolhendo agregados familiares em crescimento e respondendo a carências detectadas na fase inicial. Os blocos construídos apresentam uma configuração semelhante - edifícios lineares, de quatro e cinco pisos mas incorporam variações nos vãos, nos acessos e na organização interna dos fogos. Algumas unidades passaram a dispor de varandas e de áreas técnicas mais generosas, num esforço para melhorar a sua habitabilidade.

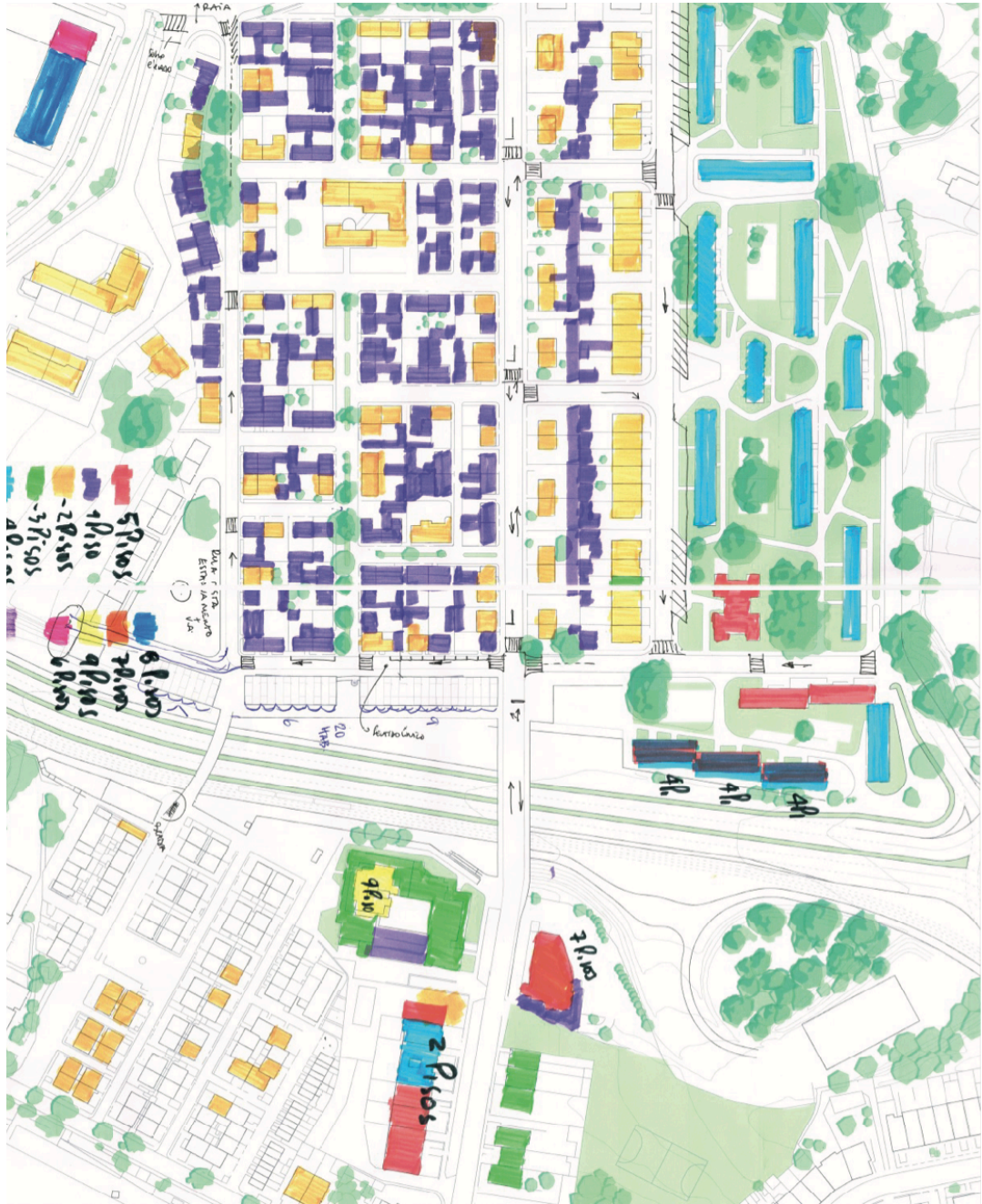
No entanto, esta nova fase manteve a mesma lógica de implantação, se bem que aglomerou ou agrupou blocos em conjuntos de implantações distintos, em "L", mantendo uma fraca articulação com os espaços públicos que os servem. ePodemos apontar uma ausência de espaços comuns qualificados, comum à aplicação pouco ponderada pela novidade dos princípios da carta de Atenas. Tentou-se combater a rigidez da malha, mas manteve-se a repetição de soluções que revelam a persistência de uma abordagem funcionalista, com prioridade à eficiência e economia construtiva numa tentativa de diversidade formal e social, sem sucesso na articulação com os acessos, no desenho do espaço exterior propriamente dito.

Além do novo agrupamento de blocos de habitação, destaque para o fechamento, em banda, das traseiras das casas (tipo B) com frente à Rua Dr. Manuel Laranjeira, ainda na mesma lógica de casa economia para funcionários do estado, desta vez, em banda por questões económicas.

Com o passar das décadas, também nesta zona se assistiu a transformações espontâneas: alterações de organizações internas de alguns fogos, marquização de varandas e substituição de caixilharias. Estas modificações revelam, além da apropriação do espaço, uma derrota generalizada do movimento moderno aplicado sem interpretação dos território de aplicação.

É ainda importante referir que esta fase do bairro reforçou a densidade da área, sem que tal tenha sido acompanhado por um investimento proporcional em equipamentos, espaços verdes ou acessibilidades, o que agravou algumas das carências estruturais já diagnosticadas na primeira fase.

Especial nota antes de terminar para as primeiras estratégias de implantação que previam uma posição dos blocos perpendiculares à avenida que se desenhava, posteriormente alterada para a actual implantação, em posição de defesa e proteção contra os efeitos desagradáveis da passagem de uma via a 120km/h.



II.3.5. Análise: Edificado

Vamos resumir aqui alguma da informação já tratada anteriormente para salientar as características mais importantes no sentido de identificar e clarificar formalmente cada parte deste grande conjunto:

Colónia Dr. Manuel Laranjeira

- Tipo de habitação: Casas uni-familiares de dois pisos, geminadas, agrupadas em conjuntos de quatro.
- Implantação: Quarteirões regulares com afastamento entre edifícios ou paredes divisórias em cruz.
- Espaços exteriores: Logradouro frontal ajardinado; nalguns casos, alpendre na entrada.
- Influência formal: Modelos residenciais ingleses e holandeses.
- Escala: Doméstica, baixa densidade.
- Ventilação e salubridade: Garantida pelo afastamento entre construções.
- Função original: Habitação operária, com regras de uso doméstico rigorosas.

Bairro de Casas Económicas de Paranhos

- Tipo de habitação: Casas uni-familiares térreas (primeira fase) e de dois pisos (segunda fase).
- Tipologias: Classe A (tipos I, II e III) e classe B.
- Implantação: Malha ortogonal, com quarteirões em banda, arruamentos interiores e praças ajardinadas.
- Distribuição social: Casas de classe A com jardim frontal e logradouro traseiro; casas de classe B implantadas no lado oposto da rua principal, segregação física e social.
- Arquitectura: Projectos-tipo influenciados pela "Casa Portuguesa", com autores como Raul Lino e Rogério de Azevedo.
- Equipamentos previstos: Escolas primárias, capelas, lojas, postos médicos.
- Escala: Doméstica, com maior regularidade e funcionalidade.
- Função original: Habitação para classes médias-assalariadas ligadas ao Estado.

Bairro do Outeiro

- Tipo de habitação: Habitação colectiva multi-familiar.
- Composição: Onze blocos paralelos, com quatro pisos cada.
- Implantação: Carta de Atenas, Lógica funcionalista, repetitiva, orientada para eficiência e densidade.
- Arquitectura: Alinhada com os princípios do urbanismo modernista.
- Escala: Colectiva, mais densa.
- Função original: Realojamento de famílias provenientes de zonas desfavorecidas.

Transformações posteriores (comuns aos conjuntos mais antigos)

- Modificações espontâneas: Acréscimo de pisos a casas térreas, fecho de logradouros para criação de garagens, fusão de duas casas numa única.
- Estado actual: Convivência entre edifícios degradados, casas remodeladas pontualmente e construções ampliadas quase integralmente.
- Consequência morfológica: Paisagem heterogénea, marcada por adaptações às exigências habitacionais contemporâneas.
- Significado urbano: Testemunho da capacidade de transformação do tecido habitacional e da sua plasticidade social e construtiva.



II.3.6. Análise: Topografia, Espaços Verdes e Públicos

O Bairro do Outeiro está implantado na zona mais elevada da cidade do Porto. A cota do terreno é ligeiramente inferior à das Antas, num território que se pode classificar como um planalto suave, com declives pouco acentuados. A topografia natural é pouco acidentada, com alguns pequenos afloramentos hídricos dispersos e escassos elementos rochosos à superfície, conferindo uma morfologia acessível. Contudo, o maior acidente topográfico presente é artificial: a Via de Cintura Interna (VCI), que atravessa a zona como um sulco profundo escavado cerca de 7 metros abaixo da cota natural do terreno.

Apesar da morfologia relativamente favorável à mobilidade pedonal, a presença de espaços verdes públicos acessíveis na envolvente imediata é extremamente reduzida. Os principais espaços verdes relevantes localizam-se todos a distâncias que os tornam pouco funcionais para o uso diário por parte dos moradores: a Quinta do Covelo e o Parque Central da Asprela situam-se a cerca de 750 metros; o Jardim de Arca d'Água a cerca de 1 km; e o Lago dos Salgueiros a aproximadamente 1400 metros. Estas zonas, embora significativas em termos ambientais, paisagísticos e urbanísticos, estão fora do alcance cómodo para crianças, idosos ou para atividades espontâneas de lazer. Acresce que os percursos até esses locais implicam frequentemente cruzamentos com vias rápidas, túneis ou desníveis significativos.

O Bairro do Outeiro carece de qualquer espaço público qualificado no seu interior. As áreas ajardinadas existentes são, na sua maioria, fragmentos residuais entre edifícios ou taludes junto à VCI, desprovidos de equipamento urbano, mobiliário ou arborização qualificada, além de estarem frequentemente ocupadas por automóveis à guisa de estacionamento. Não existe, na prática, um jardim de bairro, uma praça — a não ser a Praça do Cávado, de dimensões tão reduzidas e tão desequipada que se assemelha a uma sobra — ou sequer uma zona de encontro que possa desempenhar funções de convívio social, recreio infantil ou lazer dos moradores. Esta ausência de espaços públicos reforça o isolamento urbano e simbólico do bairro, acentuado pela barreira da VCI e pela falta de continuidade verde com os territórios envolventes. Há ainda a escola, pequena, primária e desactivada. Um espaço que foi concebido como uma articulação social central no coração do Bairro de casas Económicas de Paranhos que encerra agora no seu interior três ou quatro pequenas e médias empresas das quais não conseguimos obter informação de relevância. Nem sequer em relação à natureza da ocupação, pelo que, acreditamos que a Domus Social será responsável pela distribuição da ocupação. Talvez num

futuro próximo se possa examinar melhor a possibilidade de requalificação deste centro.

Em resumo o bairro está rodeado por grandes infra-estruturas viárias e bloqueios funcionais, com poucas aberturas ou eixos de ligação a espaços verdes de qualidade. Imagens aéreas e cartográficas analisadas confirmam esta leitura: apesar de a cidade do Porto apresentar, em média, valores aceitáveis de área verde por habitante, a distribuição desigual desses recursos torna o Bairro do Outeiro em mais um caso de abandono e distopia funcional e simbólica do espaço público.

II.3.7. Análise: Equipamentos

O Bairro do Outeiro encontra-se hoje inserido numa zona urbana consolidada, e beneficia da proximidade a importantes equipamentos de ensino e saúde. O desenvolvimento da cidade universitária a partir do Hospital S. João estendeu-se pelos terrenos disponíveis até se encostar ao bairro, do outro lado da rua.

Apesar dessa proximidade, os percursos pedonais até esses espaços são descontinuados e pouco qualificados e merecem ainda uma nota particular sobre o parque central da Asprela, única zona verde destinada a ser um parque que em pouco se assemelha a um, tendo em conta o carácter desértico de falta de manutenção das área que deviam ser verdes.

Ali pertíssimo foi desenvolvido um conjunto enorme de residências para estudantes, algumas de luxo que oferecem condições de turismo aos alojados, piscina, bar, etc. com galerias de lojas no piso térreo que funcionam muito bem, principalmente devido à natureza dos alojados nos pisos superiores.

Destaque ainda, no cruzamento entre a Rua Dr. Manuel Laranjeira e a Rua do Actor Ferreira da Silva, para o único edifício, que faz parte do conjunto em observação, que contempla zonas de comércio no piso zero, cerca de quatro lojas, das quais só a farmácia se mantém em funcionamento permanente.

Em termos gerais observa-se uma ausência completa de comércio tradicional dentro do bairro e uma escassez acentuada de lojas de proximidade. A maioria dos moradores recorre a supermercados e grandes superfícies situadas nas imediações, ou melhor, já nas saídas de Paranhos, nomeadamente, em Salgueiros, depois outro já a chegar à Areosa e outro já a chegar ao Amial o que reforça a dependência do automóvel e contribui para o afastamento da vida de bairro.

II.3.8. Análise: Sistema Viário

Como já tínhamos referido antes, esta análise está obrigatoriamente condicionada pela presença e passagem da VCI, que funciona como uma linha de separação, mais do que de ligação nesta zona. Devemos acrescentar que a nascente do nosso território em estudo se encontra a A3 no seu último troço, vinda do Norte, antes de escoar o seu produto na VCI (nó da A3) provocando congestionamentos recorrentes em ambas as direcções Arrábida e Freixo.

Por sua vez, único momento onde este serviço de rede nacional contacta com as vias estruturantes deste território é no nó seguinte, nó de Paranhos evidencia os impactos desta sobreposição de escalas: uma descarga de tráfego da rede nacional sobre a rede municipal sem qualquer mediação eficaz, nem em distância nem em tempo, absolutamente descaracterizada e descaracterizante. Esta, sobrecarrega vias locais com apenas duas faixas, como a Rua da Igreja de Paranhos, junto ao Largo da Igreja, ou a Rua de Faria Guimarães, que aqui termina de forma abrupta, alimentando este novelo de vias curvas e acessos mal articulados.

Dito isto, vamos centrar-nos no nosso objecto propriamente dito, o Bairro do Outeiro: a Rua Dr. Manuel Laranjeira destaca-se como a mais importante no contexto imediato do bairro: atravessa o território em velocidades moderadas, ligando — sem afastar demasiado as margens — o centro da cidade à Estrada da Circunvalação, bifurcando-se na Rua Dr. Roberto Frias e na Rua Júlio Amaral de Carvalho. É uma via de circulação lenta mas estruturante, essencial para o funcionamento urbano local.

A norte, destaca-se a Rua do Actor Ferreira da Silva, que relaciona os blocos do Bairro do Outeiro com vários equipamentos de ensino integrados no Pólo Universitário (como a Faculdade de Economia da Universidade do Porto e o Bloco G de Pós-Graduações), e a Rua Dr. Manuel Pereira da Silva, que liga historicamente a Freguesia ao Cemitério de Paranhos, numa posição tradicional, afastada do centro. É ainda relevante assinalar o desenvolvimento da Rua do Actor Ferreira da Silva para poente, paralela à A3, até cruzar com a zona de Lamas, onde atravessa a autoestrada por um túnel que une a Rua Dom Frei Vicente da Soledade e Castro à Rua Henrique de Sousa Reis — ligação relevante entre a Cidade Universitária e a Areosa.

Neste contexto, pode afirmar-se que o sistema viário local está globalmente bem estruturado e mantém-se funcional, à excessão da VCI.

II.3.9. Análise: Demográfica e Sócio-Económica

O Bairro do Outeiro apresenta uma população envelhecida e socialmente vulnerável. Dos 908 residentes, mais de metade (56%) tem mais de 44 anos, com destaque para os 29% com 66 anos ou mais. A presença de crianças e jovens é reduzida, revelando fraca renovação geracional. O perfil é maioritariamente feminino (57%), o que poderá estar relacionado com a maior longevidade das mulheres e a prevalência de famílias monoparentais femininas.

A dimensão média dos agregados familiares é de 2,21 pessoas por fogo. Entre os 414 fogos ocupados, 37% correspondem a pessoas a viver sozinhas e 26% a famílias monoparentais, o que significa que quase dois terços dos lares são compostos por apenas um adulto, com ou sem dependentes. As famílias nucleares são menos frequentes, estando presentes em apenas 15% dos casos.

A renda média mensal é de apenas 57€, confirmando a fragilidade económica da maioria dos agregados. Estima-se que cerca de metade da população dependa financeiramente do Estado ou de terceiros, com 29% de reformados, 23% de desempregados e 13% de inativos. Apenas 24% da população encontra-se empregada.

Apesar da elevada taxa de ocupação (414 de 418 fogos), muitos fogos maiores parecem hoje subocupados – por exemplo, idosos a viver sozinhos em T3 anteriormente atribuídos a famílias. Por outro lado, famílias com filhos continuam a necessitar de habitações com mais compartimentos. Os dados revelam, assim, uma alocação habitacional relativamente coerente, mas com ajustamentos por fazer, nomeadamente através de realojamentos internos.

Em termos de necessidades habitacionais, destacam-se três grupos principais: idosos que requerem condições de acessibilidade e apoio social; famílias monoparentais com dificuldades económicas; e agregados jovens que ainda necessitam de fogos familiares. A elevada taxa de desemprego e a baixa escolaridade implícita reforçam a necessidade de políticas públicas de apoio à empregabilidade, formação e inclusão.

No conjunto, o bairro revela uma comunidade estabelecida, mas com fragilidades estruturais. A intervenção urbanística deverá, por isso, ser sensível ao envelhecimento, à diversidade de agregados e à precariedade económica, garantindo que as soluções propostas reforçam a coesão social e a dignidade habitacional dos seus residentes.

Tabela 1 – Distribuição Etária da População (n = 908)

Faixa Etária	Nº de Residentes	Percentagem
0–6 anos	21	2,3%
6–12 anos	45	5,0%
12–18 anos	63	6,9%
18–24 anos	74	8,1%
24–34 anos	94	10,3%
34–44 anos	104	11,4%
44–66 anos	245	27,0%
66+ anos	262	28,9%
Total	908	100%

Tabela 2 – Distribuição por Género

Género	Nº de Residentes	Percentagem
Feminino	521	57,4%
Masculino	385	42,4%
Não declarado	2	0,2%
Total	908	100%

Tabela 3 – Composição dos Agregados Familiares (n = 414)

Tipo de Agregado	Nº de Fogos	Percentagem
Pessoa isolada	155	37%
Família monoparental	107	26%
Casal com filhos	41	10%
Casal sem filhos	20	5%
Outros (ex.: famílias extensas)	85	20%
Avós com netos	4	~1%
Total	414	100%

Tabela 4 – Renda Mensal Média por Tipologia de Fogo

Tipologia	Renda Média (€)
T1	36,8
T2	51,8
T3	63,9
T4	76,4
Média Geral	57,0

Tabela 5 – Situação Profissional dos Residentes

Situação	Nº de Pessoas	Percentagem
Reformados	264	29,1%
Empregados	220	24,2%
Desempregados	208	22,9%
Estudantes	88	9,7%
Inativos (ex.: donas de casa)	122	13,4%
Outros	6	0,7%
Total	908	100%

Tabela 6 – Tamanho Médio dos Agregados por Tipologia

Tipo de Agregado	Tamanho Médio (pessoas)
Casal com filhos	4,02
Família "Outros"	3,1
Família monoparental	2,5 a 3,2
Casal sem filhos	2,0
Pessoa isolada	~1,0

II.3.10. Considerações finais sobre a Situação Existente

Antes de avançar, concretamente, para a proposta de intervenção, importa aqui fazer um balanço dos conteúdos aqui expostos. Este capítulo revelou-se ligeiramente mais extenso do que inicialmente previsto devido à densidade de informação analisada, em particular no que respeita à história urbanística, social e morfológica do território em estudo. No entanto, este aprofundamento revelou-se essencial para compreender, de uma forma mais informada, os mecanismos que moldaram o Bairro do Outeiro e a sua envolvente ao longo do último século.

O Território do estudo - as imediações do Bairro do Outeiro - é ,talvez, o melhor exemplo das problemáticas que afectam muitos territórios urbanos hoje considerados centrais, mas que nasceram na periferia e cresceram sob lógicas urbanas muitas vezes contraditórias. Neles sobrepõem-se diferentes modelos de habitação, infraestruturas viárias, políticas públicas de realojamento e apropriações informais, num mosaico de camadas que nem sempre dialogam com a escala e os ritmos da vida quotidiana.

A leitura das três (ou, melhor dizendo, as 6... talvez 7) principais fases de ocupação habitacional — da Colónia Dr. Manuel Laranjeira ao Bairro de Casas Económicas e, mais tarde, ao Bairro do Outeiro — revela a diversidade de modelos arquitectónicos e sociais implementados ao longo do século XX. Cada um destes conjuntos materializa uma visão particular sobre o habitar urbano, com implicações no uso do espaço, nas formas de sociabilidade e nas margens de transformação possíveis. A capacidade adaptativa demonstrada pelos moradores — visível nas ampliações informais, na fusão de fogos, nos arranjos dos logradouros — testemunha uma plasticidade urbana tanto indesejada como valiosa, permitem-nos uma observação das mudanças dos tempos.

A VCI assume um papel particularmente crítico. Mais do que uma infraestrutura viária, ela representa uma herança pesada de um paradigma urbano centrado no automóvel, já desajustado face às exigências actuais de sustentabilidade, inclusão e coesão territorial. A VCI contribuiu, sem dúvida, para o desenvolvimento da cidade (se quisermos, à semelhança de um andaime que sustenta a construção até certo ponto, que deve desaparecer no final), mas a sua permanência, sem reinterpretção ou requalificação, cristalizou no território uma fratura que isola bairros, dificulta a mobilidade, compromete o acesso equitativo ao espaço e, acima de tudo, divide a cidade.

O Bairro do Outeiro, hoje, é um território liminar, simultaneamente próximo dos grandes equipamentos da cidade (e por isso mesmo, privilegiadíssimo, quando compreendemos a sua localização) e ao mesmo tempo isolado pelas infra-estruturas que o rodeiam. A ausência de espaços públicos qualificados, as dificuldades de mobilidade suave e a fragilidade sócio-económica da sua população exigem uma intervenção urbana atenta, que reconheça as especificidades locais e promova formas sustentáveis de reconexão com o tecido urbano envolvente.

Este capítulo quer, acima de tudo, estabelecer um quadro de leitura do território de Paranhos, com especial atenção ao Bairro do Outeiro, que possa motivar um espaço crítico de observação e reflexão sobre os limites dos modelos habitacionais e infra-estruturais herdados e favorecer a emergência de possibilidades de uma cidade pensada tanto a partir do seu interior como das suas margens.

III: TRABALHO DE PROJECTO

III.1. PROPOSTA COLETIVA

Neste cenário, impõe-se uma reflexão crítica: fará sentido que a VCI continue a ser entendida apenas como via rápida nacional no seu troço mais urbano?

Ou não será mais coerente reclassificá-la como eixo urbano estruturante — ou mesmo requalificá-la como uma "avenida anelar alargada, verde e metropolitana"? Esta abordagem não implicaria apenas uma alteração funcional, mas sobretudo uma redefinição do seu papel na cidade: de infra-estrutura segregadora a elemento de reconexão urbana.

A ideia de converter a VCI numa infra-estrutura multifuncional - compatibilizando tráfego motorizado com modos suaves (ciclovias, atravessamentos pedonais, zonas de lazer) e espaços públicos qualificados - alinha-se com reflexões contemporâneas sobre a transformação das vias rápidas urbanas¹⁵. Estas estratégias propõem a reintegração das antigas auto-estradas urbanas no tecido da cidade, com redução de velocidades, humanização dos atravessamentos e reconexão de bairros segregados.

No caso concreto da VCI, a sua geometria semicircular permite, também pela posição estratégica - articulando centralidades como a Avenida da Boavista, Constituição, Pólo Universitário e Antas - justificar a exploração de um novo modelo de funcionamento que vá além da mera função viária. Esta transformação exigirá: requalificação física dos interfaces; introdução de plataformas multimodais; criação de atravessamentos contínuos e seguros; e valorização do espaço público ao longo do traçado, tendo em conta as localidades.

Deste modo, a VCI poderia deixar de ser uma barreira e tornar-se um elemento estruturante da cidade, à semelhança de outras reconversões europeias como o *Boulevard Périphérique* de Paris (actualmente em reconfiguração), o modelo das *Superilles* em Barcelona ou o projecto *Madrid Río*.

Para além da questão associada à transformação da Via, deve abrir-se espaço para encontrar uma estratégia e uma proposta de valorização urbana e arquitetónica que reconcilie a dimensão histórica do lugar com uma nova expressão contemporânea, capaz de reconfigurar as relações de mobilidade e de vida urbana que trataremos mais à frente.

¹⁵ Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press - Gasoline Consumption and Cities Revisited: What Have We Learnt?



III.2 A ESTRATÉGIA (zona de intervenção)

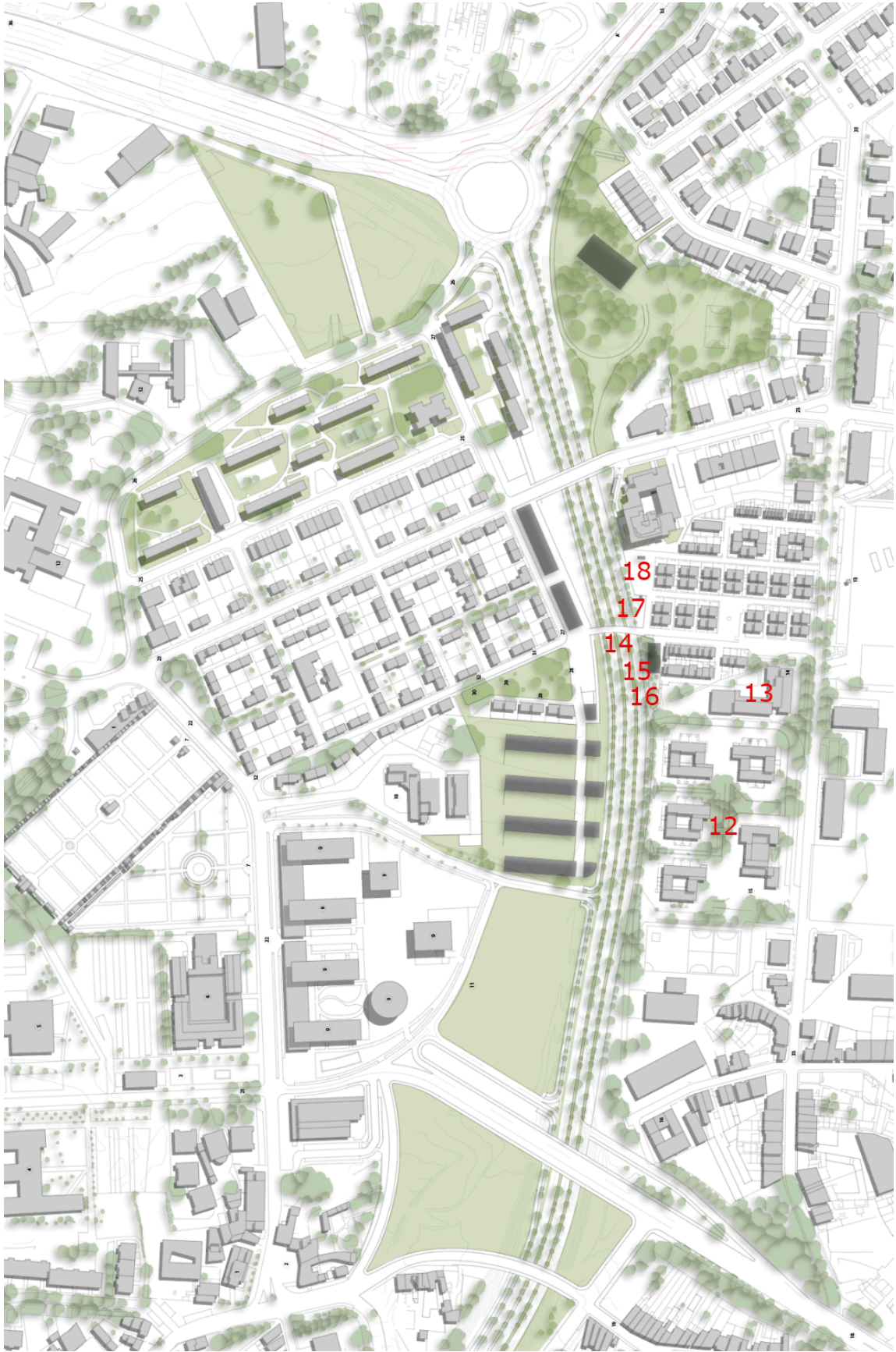
A proposta assenta na hipótese fundamental de desaparecimento da VCI enquanto auto-estrada urbana, permitindo a conversão tanto das áreas directamente influenciadas pela proximidade à via, como das imensas áreas ocupadas pelos nós de derivação.

Aqui vamos concentrar-nos na nossa grande área de intervenção, compreendida daqui em diante entre o nó de Paranhos (1) e o nó da A3 (2), sem nunca ignorar os princípios já descritos para a conversão da VCI numa avenida anelar verde, de circulação automóvel moderada, munida de redes adequadas de transportes públicos, ciclovias e aéreas verdes, essenciais à saúde da cidade e do cidadão.

Começamos pelo nó de Paranhos (1), após o seu desaparecimento, a Rua de Faria Guimarães (3) passa a ligar-se naturalmente à Rua Alexandre Allen (4) ligando o centro da cidade à estrada da Circunvalação, passando pelo Pólo Universitário (5) e pelo Hospital de São João. Paralelamente, a Rua da Igreja de Paranhos (6) mantém-se no traçado original, preservando o seu carácter histórico enquanto ligação histórica entre a freguesia e o centro da cidade.

Aqui vamos admitir que uma intervenção nesta zona possa acontecer tanto na cota baixa como na cota alta, conforme o propõe para o nó de Paranhos o projecto-piloto para *Cerzir a Cidade – Porto 2050*. Ambas as hipóteses são pertinentes e trarão certamente oportunidades de conversão e enriquecimento dos vazios urbanos e não-lugares gerados pela infraestrutura. Queremos ainda propor que este troço da nova avenida possa acolher, na margem norte, um (7) ou dois (8) equipamentos de maior escala, eventualmente ligados à expansão da cidade universitária. Estes equipamentos, voltados para a nova avenida, poderão contribuir para diversificar as actividades urbanas, enriquecer o tecido social e reforçar a continuidade do campus com o restante território.

Do lado sul da avenida, junto à actual Junta de Freguesia de Paranhos (9), identifica-se uma situação de forte desqualificação. Neste ponto, a Rua de Álvaro Castelões (10) termina abrupta e aparentemente numa rua sem saída, seguido de uma descoberta curva forçada à esquerda e de uma descida súbita encadeada num túnel sob o antigo nó da VCI. Esta sequência desarticulada, herança directa de adaptações ao traçado da via, justifica uma reformulação profunda, que restitua de forma clara e ordenada, a dignidade urbana a esta ligação que nunca devia ter sido interrompida entre o centro histórico de Paranhos (11) e a Junta de Freguesia.



Ainda a sul da via, a nascente, surgem as traseiras da Escola Básica Eugénio de Andrade (12) e da Escola Básica Augusto Leça (13). Num cenário de conversão da via, propõe-se a requalificação do conjunto, promovendo a sua abertura ou pelo menos, a sua apresentação à nova avenida. A qualidade da articulação dos equipamentos escolares com o espaço público é de importância superior, tendo em conta os acessos, o tempo e o espaço propriamente dito, que é necessário à entrega e recolha dos estudantes, principalmente no caso das escolas básicas, jovens em idades tenras, susceptíveis mas também extremamente sensíveis ao meio.

Um pouco mais a nascente, já na área de intervenção deste trabalho em relação directa com a presença dos conjuntos habitacionais do século passado, o primeiro gesto fundamental é a restituição de uma ligação à cota natural (14) entre a Colónia Dr. Manuel Laranjeira e o Bairro de Casas Económicas de Paranhos. Essa ligação, hoje inexistente, será reestabelecida por uma ponte pedonal que pretende ligar a pequena praça central da Colónia a um novo jardim público previsto no Bairro de Casas Económicas. A ponte, traçada em curva, distingue-se da ponte paralela da Rua Dr. Manuel Laranjeira, sublinhando um percurso mais livre, lateral, sinuoso e natural, adequado ao reencontro entre dois conjuntos originalmente pensados como parte de um todo.

A ponte da ponte, aproveita-se um vazio, um intervalo no sistema de contenção pré-fabricado, para propor a implantação de um pequeno equipamento (15) que remata o quarteirão, na cota alta e, ao mesmo tempo, cria uma frente para a nova avenida. Entre o edifício e a cota alta, um acesso misto (16) de inclinação moderada, vencida por pequenas rampas interrompidas por pequenos grupos de escadas. O desnível do terreno permite considerar dois pisos independentes, com acessos diferenciados. O piso inferior deverá estar relacionado com o transporte público, nomeadamente à passagem do SBR ou Metrobus à superfície (17), integrando funcionalmente a nova infraestrutura. O piso superior, relaciona-se de forma clara com a cota alta, o que permite a hibridização do edifício propriamente dito.

Do outro lado da ponte, prevê-se a demolição de um pequeno conjunto de quatro casas (18) da Colónia Dr. Manuel Laranjeira numa situação desadequada, a pouco mais de um metro do limite da VCI e sobre um desnível de cerca de sete metros, contido por muros de contenção. A demolição deste pequeno quarteirão permite abrir um espaço público livre, de transição e respiro, que ajuda a reorganizar o conjunto e lhe devolve alguma clareza e dignidade. Neste novo espaço poderá instalar-se um pequeno serviço ou equipamento de uso quotidiano, útil à população residente. Um elevador urbano requalifica, aqui a articulação entre os novos



equipamentos e o existente, o espaço público e a mobilidade em colaboração com os transportes. Logo ali ao lado, destaca-se ainda um edifício de nove pisos (19), assente sobre um embasamento comercial com pátio interior. Actualmente, apenas dois ou três estabelecimentos estão em funcionamento, sendo um deles um café gerido por um morador de longa data, que recorda a vitalidade do comércio local, sobretudo nos dias em que o Salgueiros jogava em casa. Devemos aqui resolver, se possível, uma abertura entre o pátio interior deste edifício e este novo espaço público (18) de domínio sobre as paisagens da nova avenida. Do outro lado desta torre (se é que podemos chamar assim), em articulação com a ponte da Rua Dr. Manuel Laranjeira damos lugar um segundo elemento de acessibilidade mecânica em escadas rolantes (20) para reforçar a comunicação entre as duas cotas.

Do lado nascente da ponte, na área anteriormente ocupada pelo nó da A3, propõem-se três intervenções distintas. Em primeiro lugar, a conversão do nó numa rotunda tipo *turbo* (2), onde os condutores escolhem antecipadamente a saída, permitindo uma circulação fluida e evitando contratempos em cedências de passagem. Os semáforos podem ajudar a regular uma eventual sobrecarga pontual. Em segundo lugar, devemos criar um túnel (21) que desvie a chegada da A3 directamente para o actual nó das Antas, que por sua vez deveria ser repensado por outro colega ou integrado numa fase futura do projecto *Porto 2050 – Cerzir a Cidade*. Por fim, igualmente importante, devemos pontuar esta rótula da nova avenida com um elemento de natureza vertical clara, uma torre com 14 a 18 pisos (22), que permite referenciar, alinhando as paisagens deste frente da nova avenida. A torre deve adaptar-se aos desníveis do terreno (cota baixa à frente, cota alta atrás), o aterro criado para receber o tabuleiro da autoestrada, funcionando como edifício de várias frentes, libertando espaço em redor para zonas verdes e uso público. Os espaços verdes devem incluir uma zona de recreação (23) que qualifique o espaço livre nas traseiras das casas da Rua Professor Mendes Correia (24) e da Rua Augusto Leça (25), prevendo-se atravessamentos pedonais e cicláveis, sempre que possível desde a cota alta (Rua Dr. Manuel Laranjeira (26) e Rua Professor Mendes Correia (27)) e ligação ciclável às redes da nova avenida.

Do lado norte da avenida, o Bairro do Outeiro (28), como é mais reconhecido, prevêem-se várias intervenções, todas elas orientadas à abertura e permeabilização do tecido urbano e do conjunto, em contraste com a actual lógica defensiva contra a VCI. Três gestos principais marcam esta transformação: Primeiro (29), a demolição parcial do conjunto, dois blocos de habitação, dispostos em L, da 2.ª fase do bairro que permitem, de uma forma relativamente leve, reconfigurar a implantação do conjunto, abrindo-o à cidade, à nova avenida. Recorde-se que, inicialmente, estes blocos haviam sido pensados em posição perpendicular à via,

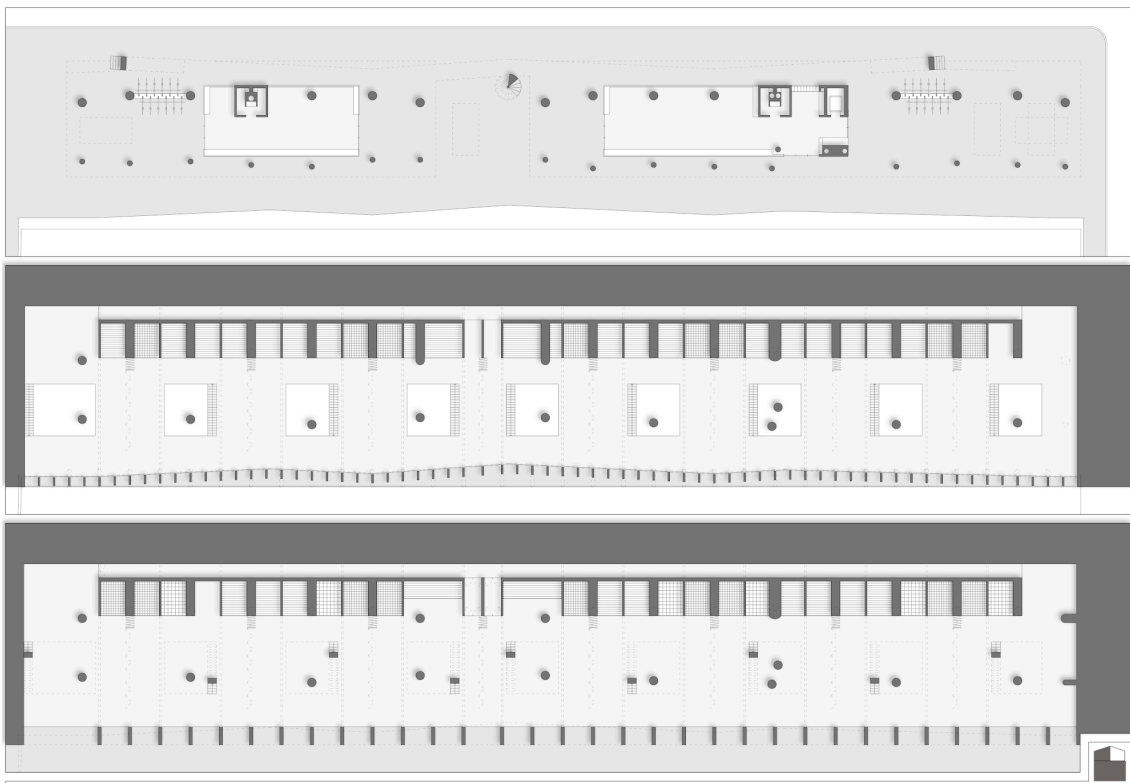


abertos ao espaço público, mas acabaram por ser redesenhados de uma forma defensiva, protectora em relação aos inconvenientes associados ao funcionamento da VCI como a conhecemos. Aproveitando o espaço criado pela demolição, articulam-se cota alta, cota baixa e, aqui, cota intermédia, a meio caminho entre as ruas, um pequeno equipamento dissimulado (30) por uma cobertura plana pavimentada que possa vitalizar a abertura de um pequeno espaço público que serve de nó entre os envolventes: a rua do Mondego (31) e a nova avenida, a ponte e os blocos de habitação, e ainda uma enorme árvore (32) que filtra a exposição do coração do bairro.

Do outro lado da ponte, propõe-se a demolição integral do conjunto de casas que sobreviveram à escavação da VCI (33) e que apresentam hoje as suas traseiras à via. Aqui, implantamos um edifício que conjuga uma base de comércio na cota baixa, voltada para a nova avenida, com dois corpos de habitação unifamiliar em banda, acessíveis por galeria. Estes corpos alinham-se com os quarteirões existentes do Bairro de Casas Económicas de Paranhos, potenciando a convivência entre a novidade e o existente. O piso térreo, na rua do Mondego, transparente e livre, permite relacionar as cotas e dominar as paisagens sobre a avenida.

A ponte, um segundo equipamento (34) que funciona como elemento de transição entre cota alta e cota baixa, mais um nó, excessão à malha ortogonal original é interrompida. Este equipamento actua como rótula que relaciona as duas cotas no exterior, e um pátio que estrutura a relação interior entre os diferentes espaços. A envolvente é tratada com uma sucessão de rampas, numa relativa simetria ao do lado oposto, permitindo uma ligação suave entre zona habitacional e espaço público, abraçando a diferença, devagar, no tempo certo.

Finalmente, mais a ponte, propõem-se quatro conjuntos de habitação em banda (35), implantados perpendicularmente à avenida, com acesso individual. Estes conjuntos acompanham o declive natural do terreno junto à subestação de Paranhos (36) e são atravessados por um novo arruamento que define e dimensiona, pela sua posição, uma série de pequenos equipamentos (37) que desenham a frente da avenida. É importante salientar que este território, sendo praticamente monofuncional quando olhamos para a dimensão do bairro, deve ser salpicado de pequenos equipamentos capazes de albergar comércio de pequena dimensão, de primeira necessidade e de acesso rápido. Este conjunto reforça a lógica - ou a imagem, se quisermos - de cidade aberta, contínua e integrada, diversa e rica, acessível e digna, numa relação directa mas filtrada, adequada com o espaço público e a cidade.



III.2.2. O Comércio

A conversão da via liberta, nesta zona, um amplo espaço que desafia a criatividade. Após a demolição do corredor de casas remanescentes da construção da VCI, identificam-se limites de implantação irregulares e, por isso mesmo, ricos para uma nova construção. Mantendo a posição original dos tapetes da via, traça-se um limite em linha recta que permite dimensionar a profundidade do edifício e sua relação com a envolvente.

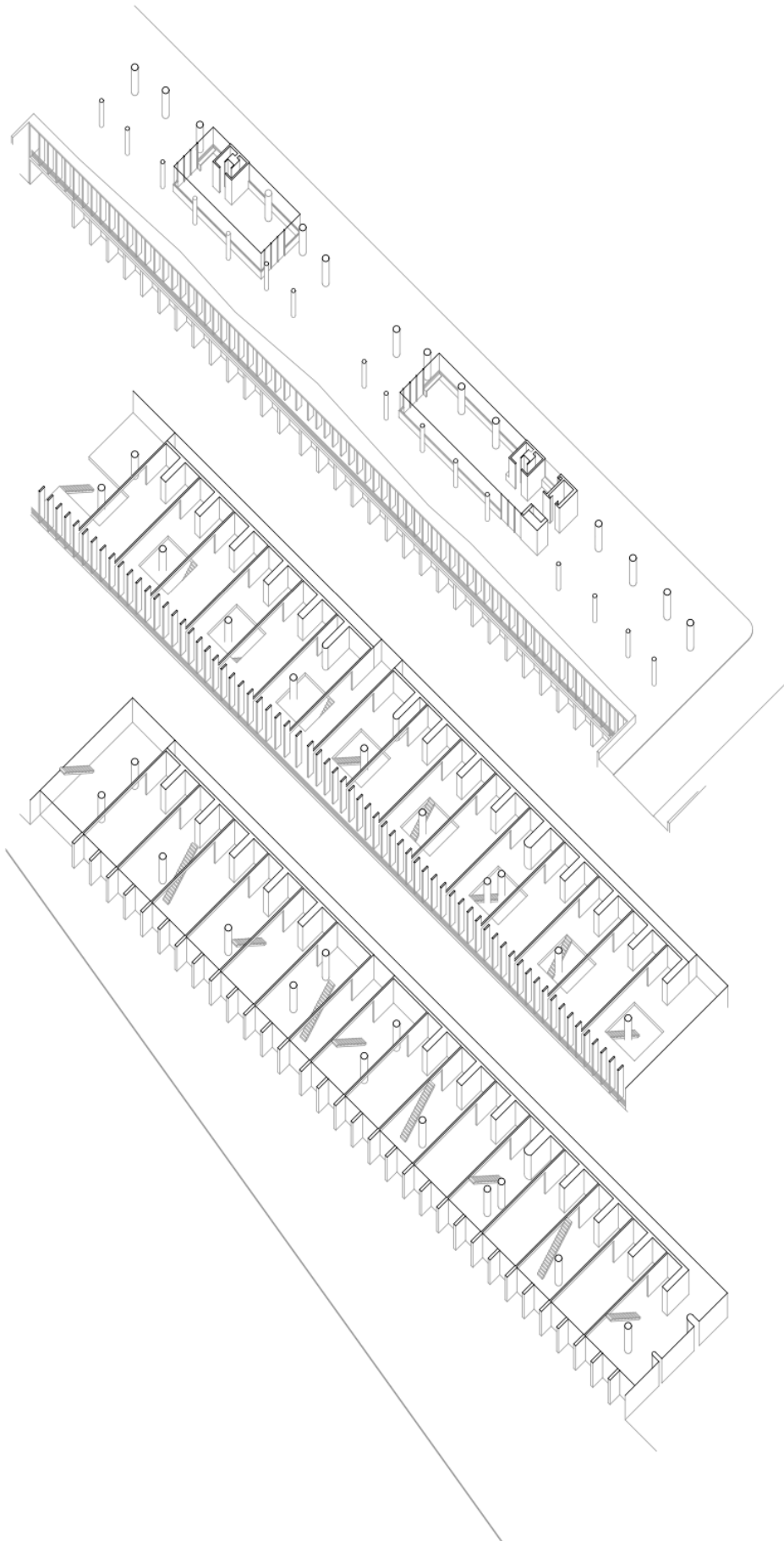
De forma directa e simples, alinha-se o alçado na direção do interior do bairro (zona onde foi demolida a cunha da segunda fase do Bairro do Outeiro), criando, por meio de uma rampa, o reconhecimento do caminho e as referências de ligação aos vizinhos. Embora haja uma relação directa, essa ligação dá-se com uma certa distância, um tempo necessário para chegar.

O volume, ou melhor, o vazio, é desenvolvido em profundidade, como se o muro de contenção existente ganhasse espaço no seu interior, preservando o ritmo repetitivo do único alçado que apresenta. É como se os elementos pré-fabricados em L não fossem mais capazes de se conter e rodassem 90º sobre si mesmos.

No interior, propõe-se um grande espaço contínuo, porém divisível que poderá assumir uma vocação comercial multifuncional. Este espaço procura resgatar a memória dos tradicionais mercados e feiras, oferecendo flexibilidade para funcionar de forma segmentada durante a semana, com áreas individualizadas para arrendamento, e em comunhão ao sábado, reunindo todo o espaço em mercados ou feiras, ou mesmo ambos em simultâneo.

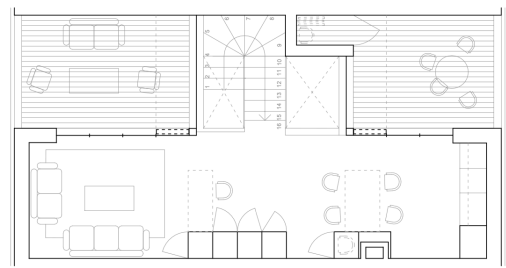
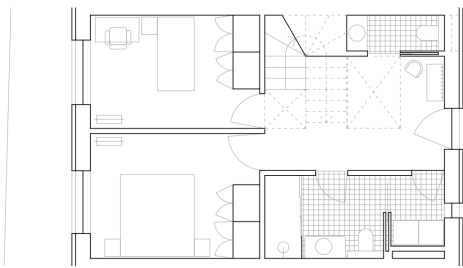
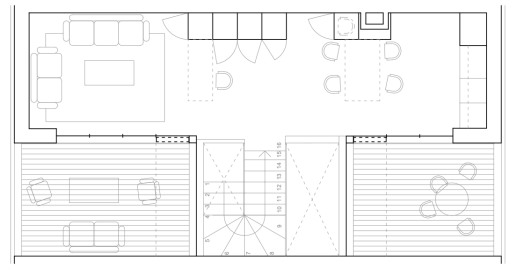
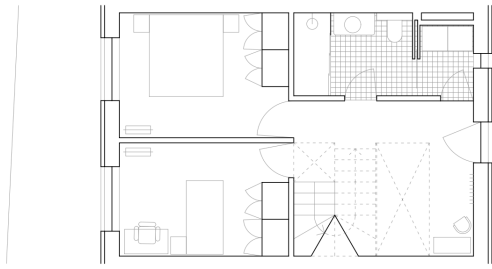
Uma sequência de colunas dispostas por oposição à evidência da linearidade do edifício, pontuada por acessos em escada e pé-direito duplo, que reforçam a relação visual e funcional entre os pisos. Estes vazios estão dispostos de uma forma regular e repetitiva que resulta de uma negociação com a proximidade do pilar. É como uma espécie de distância social mínima, como as árvores negociam, durante o seu crescimento, o seu espaço ao sol, que no fundo, sabemos bem, é a sua sobrevivência.

Naturalmente, este grande espaço comercial deverá contemplar áreas de apoio fundamentais: sanitários, zonas húmidas, arrumos e corredores de serviço. Uma área de serviço e logística numa bateria recuada que conecta os dois extremos do espaço permitirá o acesso a zonas de carga e descarga, monta-cargas, distribuição interior dissimulada. Perto do centro a comunicação vertical mecânica entre os pisos que facilita a acessibilidade.



Ainda sobre o espaço propriamente dito, notamos uma tendência generalizada de admiração pelos grandes espaços, pelos espaços amplos, pés-direitos duplos, triplos e mais. Por oposição ao mercado imobiliário (geralmente medido ao quadrado), a qualidade do espaço mede-se muitas vezes elevado a 3(ao cubo) ou e⁴. É frequente a conversão de grandes espaços de armazém que, por qualquer razão, perderam a sua utilidade inerente ao stock, ao armazenamento de produtos, e são muitas vezes convertidos em espaços de naturezas distintas, por vezes contrárias. Por si só, isto pode induzir a mesma ideia e a ideia contrária aos profissionais do espaço. Mesmo que não se trate da conversão um edifício existente, deve conceber-se com base na certeza e na leveza necessárias a este tipo de reflexão. Um edifício deve ser capaz de resistir à sua inutilidade, até porque esta ditará a sobrevivência deste tipo de espaços à passagem dos tempos.

No exterior, uma praça alongada, directamente servida edifício comercial, que será equipada com mobiliário fixo e móvel, em harmonia com a estereotomia dos pavimentos. Concebida para receber o público, deve permitir heterogeneamente uma ocupação completa (no caso de uma feira, um concerto, um evento) ou uma ocupação pontual adequada ao quotidiano local. Desta praça devem ser agilizadas as saídas em conformidade com a rede (pedonal e ciclável) adjacente à nova avenida.



III.2.3. A Casa

Um conjunto constituído por dois blocos de habitação em banda com acesso por galeria, sobre-elevado que liberta o piso de chegada num grande espaço semi-público interrompido por dois espaços de utilidade comum aos residentes.

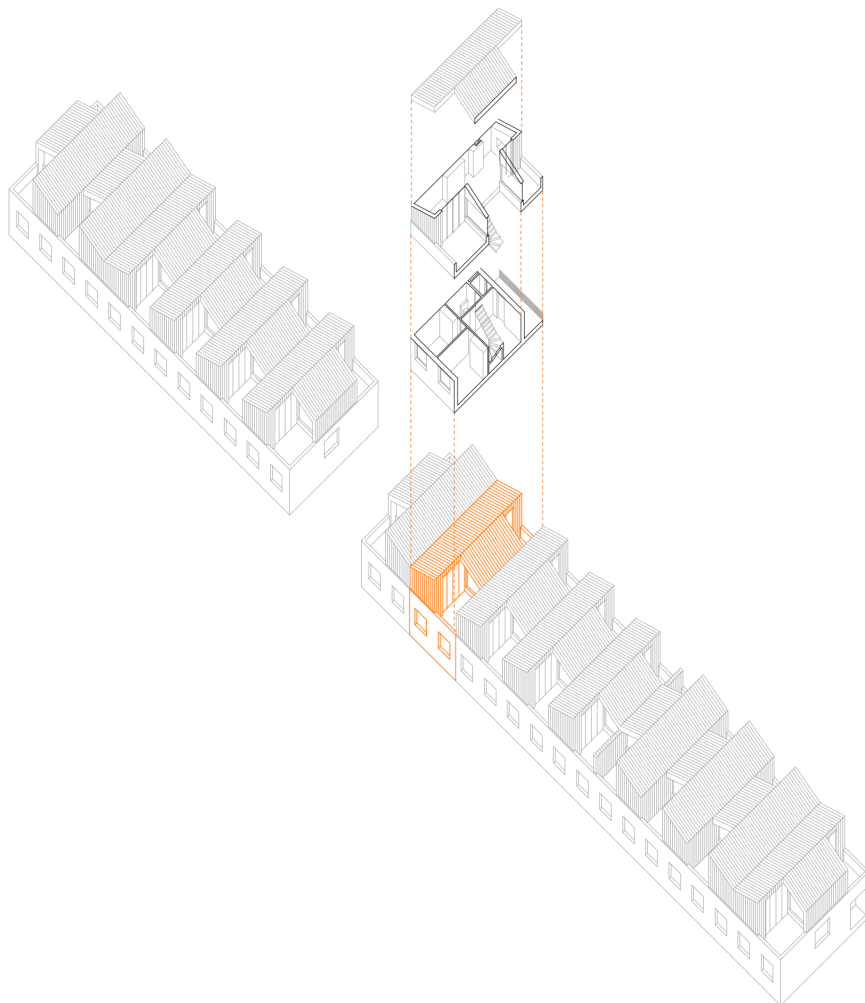
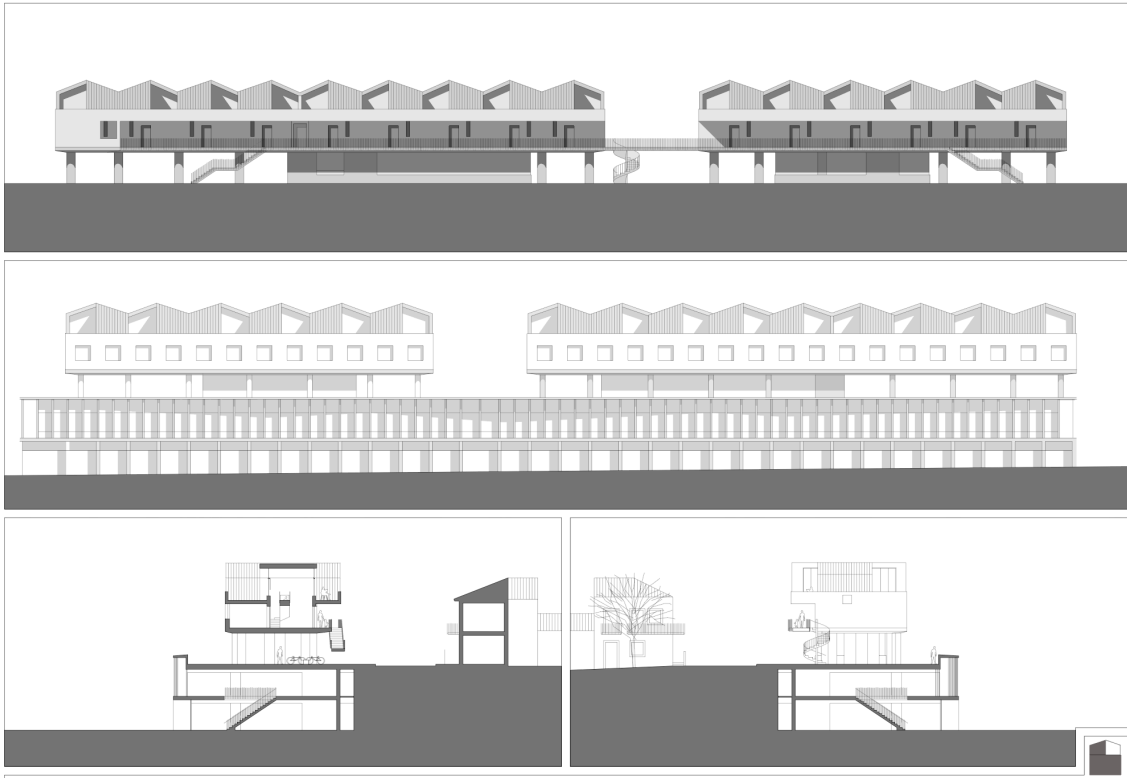
De uma forma simples seria esta a descrição sintética do conjunto habitacional proposto. Quando nos aproximamos, quando chegamos, a separação entre a rua e a casa vai-se acentuando tanto pela presença do volume suspenso que é um teto, que cobre, como pela chegada das escadas que se desenrolam a partir da galeria superior. Dois espaços recolhidos sob a volumetria, que embora fechados, permitem uma transparência e alargamento da rua, uma extensão do passeio.

Entre o chão e o teto, recuados em relação aos limites óbvios do bloco superior pousado nesta plataforma, definem-se dois espaços marcados no perímetro por um muro a meia altura, dissimulados na dança dos pilares. Sobre os muros um fechamento envidraçado que quer mediar o interior com o que acontece no exterior, e vice-versa. Como uma montra, onde quem passa sabe lidar com a diferença ou a presença de alguém no interior transparente, atento, a ler um livro ou a escrever no portátil. Ao contrário é igual: uma montra onde quem está a ser mostrado sabe lidar com a presença de quem passa, lá fora.

Aqui, os interiores permitem a permanência diurna para diversas actividades, quer sejam relacionadas com os habitantes ou alugadas a terceiros. No perímetro, do lado interior dos muros, desenha-se uma bancada contínua que pode ser usada como mesa virada para a amplitude do espaço exterior. Outras actividades, de permanência contínua de colaboração, co-trabalho ou até mesmo outras que exijam uma certa amplitude de espaço, como uma pequena exposição ou recepção a um pequeno evento podem ser desenvolvidas em boas condições. Existe uma zona húmida dissimulada na bancada do perímetro e um pequeno bloco de serviço de instalações sanitárias. O espaço exterior coberto pode ser adicionado num seguimento livre de ligação entre os dois espaços até perder os limites com o espaço da rua.

Reservado por fim, no interior, um espaço de acesso mais limitado para caixas de correio e elevador de ascensão à galeria superior.

Sobre os espaços, uma galeria contínua que liga as duas bandas de casas, regulares, iguais, democráticas até. A galeria vai-se desviando e aproximando, dando mais e menos espaço, controlando-o em relação à distancia das escadas. Apenas uma separação entre um e o outro bloco, um momento leve, de passagem,

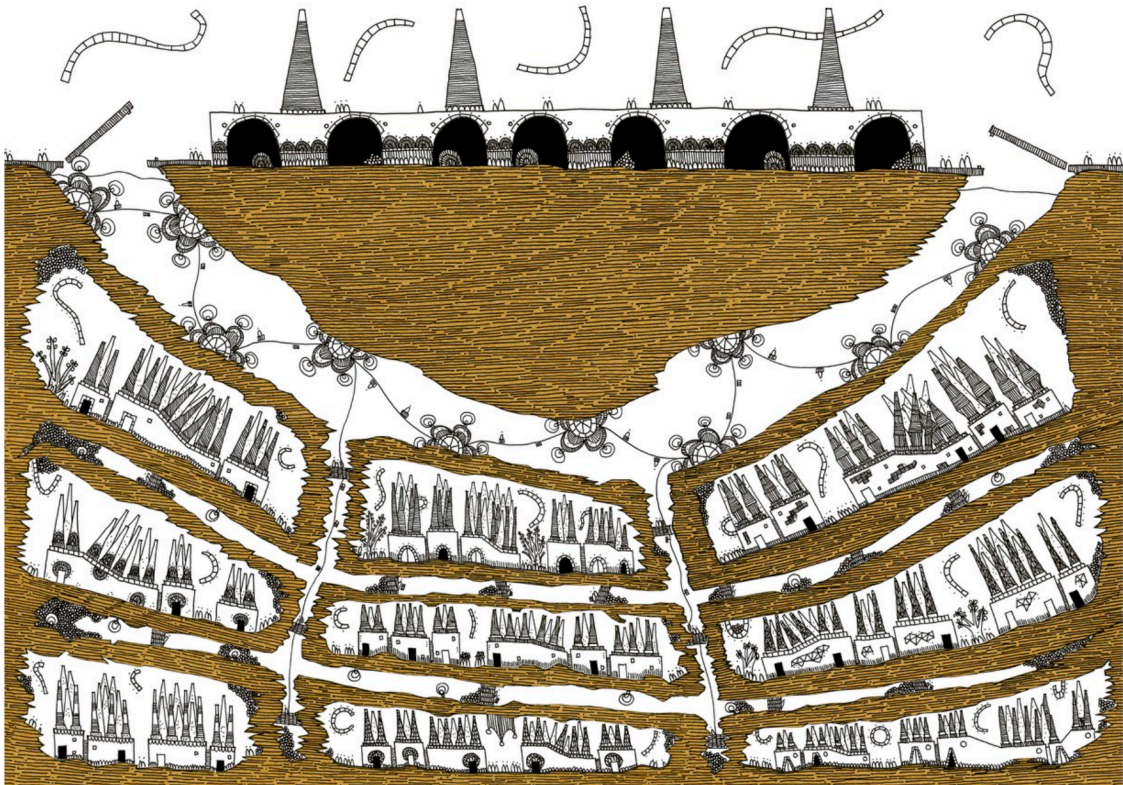
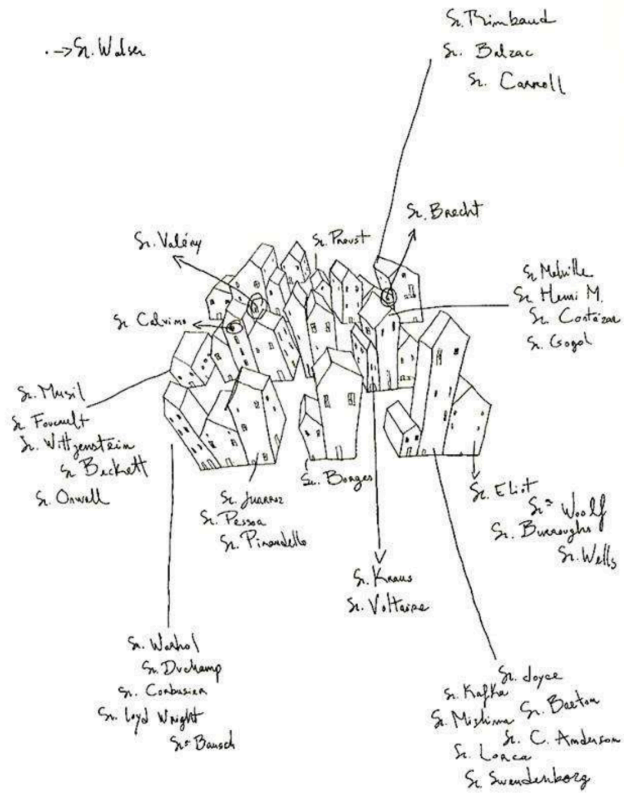


que liga mais do que separa. Um cenário sensitivo que torna a rua cada vez mais longe, mesmo antes de entrar em casa.

Quando entramos, um grande hall de ar, vazio e duplo com a uma escada de canto ao fundo, leve. Tudo isto pode ser rapidamente esvaziado por dispositivos móveis, biombos, mesas, armários e bengaleiros, sempre de acordo com quem o usa. Dois quartos e os serviços necessários ao descanso e à higiene.

Em cima, atravessando a última ponte de que vamos falar hoje, o espaço amplo, totalmente dedicado ao estar e ao ser. Sem grandes surpresas, a não ser os espaços exteriores, diferenciados, nem uma janela. Neste ensaio sobre o íntimo, a rua está mesmo longe.

O bai Peko



CONCLUSÃO

Eduardo Galeano disse: *Este mundo... está embarazado de otro*¹⁶

Num momento de precariedade e corrupção, crise e protesto, Galeano falou de uma forma emocionada (também ele, com os *deuses dentro*¹⁷).

Quero retirar daqui duas coisas distintas desta frase

Este mundo está grávido de outro - a ideia fundamental de Galeano é que o mundo actual - cheio de injustiças, feridas e silêncios - carrega dentro de si a possibilidade de outro mundo, melhor, mais justo. Mas esse ainda não é visível, ainda está por nascer, por ser reconhecido, está feito mas ainda não vê a luz. É um mundo imaginado, em gestação, invisível, em potência.

Em espanhol induz (um português) num outro sentido, de que *este mundo está embaraçado de outro*. Étimologicamente relacionado com o embaraço: quase como um estorvo, um obstáculo ou um impedimento. Antigamente eram assim, uma mulher grávida era uma mulher que estava impedida, atrapalhada, com dificuldades para se mover normal ou livremente porque carrega um peso extra e altera a sua mobilidade: está limitada nas suas ações. Agora, uma pessoa que está embaraçada é uma pessoa que está envergonhada ou numa situação delicada, de repente, algo se deslocou debaixo dos pés e fez deslocar o também o ambiente, embaraçando. Isso passa

Esta cidade está grávida de outra, que já se imagina, uma cidade possível, uma cidade sonhada, mais do que aquilo que vemos. Podemos dizer

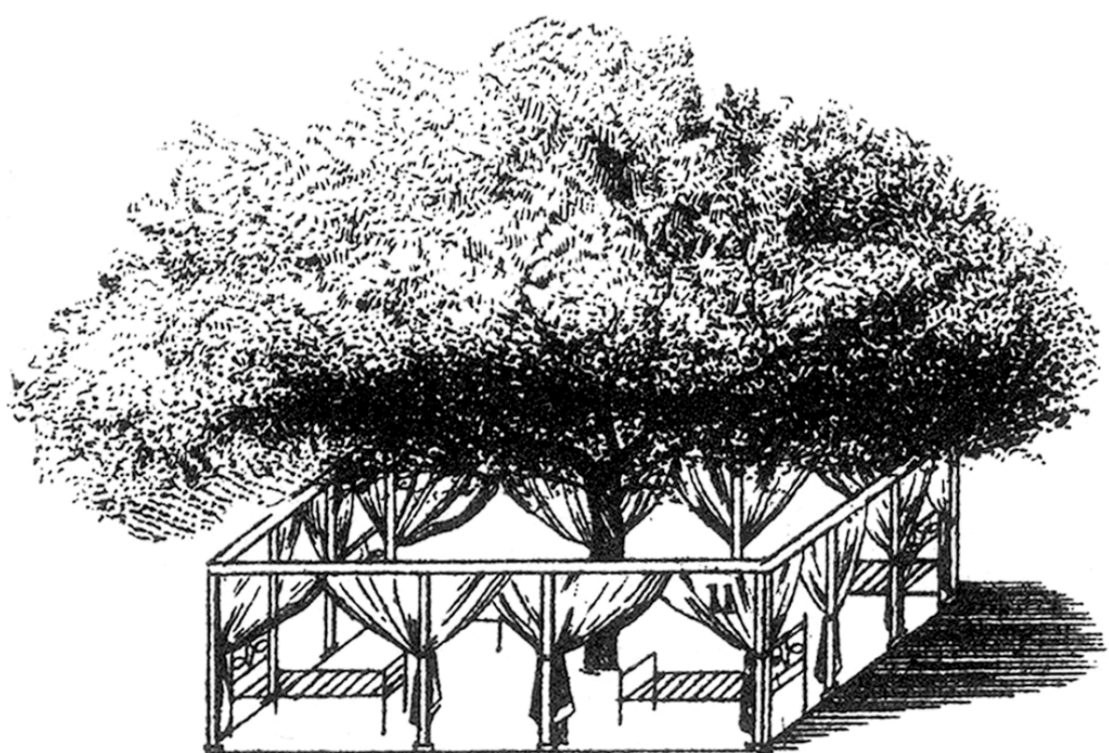
Há outro a convocar, muitas vezes citado nestes contextos por causa da *Zaíra*, da *Leónia* e da *Tecla*¹⁸. Há mais correspondentes simbólicas nas Cidades Invisíveis e Berenice, a última, relaciona indirectamente esta ideia de mundo invisível em gestação.

- "*Em vez de falar-te de Berenice, cidade injusta,... deveria falar-te da Berenice escondida, a cidade dos justos,...*" - Marco Polo a Kublai Khan:

¹⁶ "*Este mundo de mierda está embarazado de otro y son los jóvenes los que lo llevan*" - depoimento de Eduardo Galeano aos jovens na praça Catalunya, durante as manifestações de 2011.

¹⁷ Do grego antigo: ἐνθουσιασμός (*enthousiasmós*) significa originalmente "estar cheio de deus" ou "ter um deus dentro de si".

¹⁸ 3 Cidades Invisíveis frequentemente citadas por autores como metáforas da cidade contemporânea



- *"Destes dados é possível deduzir uma imagem da Berenice futura, que te aproximará mais do conhecimento da verdade do que qualquer notícia sobre a cidade como hoje se mostra. Mas é preciso que tenhas em conta o que vou dizer-te: no sêmen da cidade dos justos está oculta por sua vez uma semente maligna;..."*

"Uma outra cidade injusta, embora sempre diferente da primeira, está assim a escavar o seu espaço dentro do duplo invólucro das Berenices injusta e justa."

"Da minha conversa retirarás a conclusão de que a verdadeira Berenice é uma sucessão no tempo de cidades diferentes, alternadamente justas e injustas. Mas a coisa de que pretendia avisar-te é outra: que todas as Berenices futuras já estão presentes neste instante, envolvidas uma dentro da outra, apertadas empilhadas inextricáveis."

Esta cidade (Oculta, do Inferno) tem uma outra escondida por baixo dela: uma cidade invisível, que mesmo oculta, a sustenta, em potência, que não é menos real, que quer nascer.

E há ainda uma imagem de ciclo, sempre presente, de retorno, de repetição. Lembra o dito:

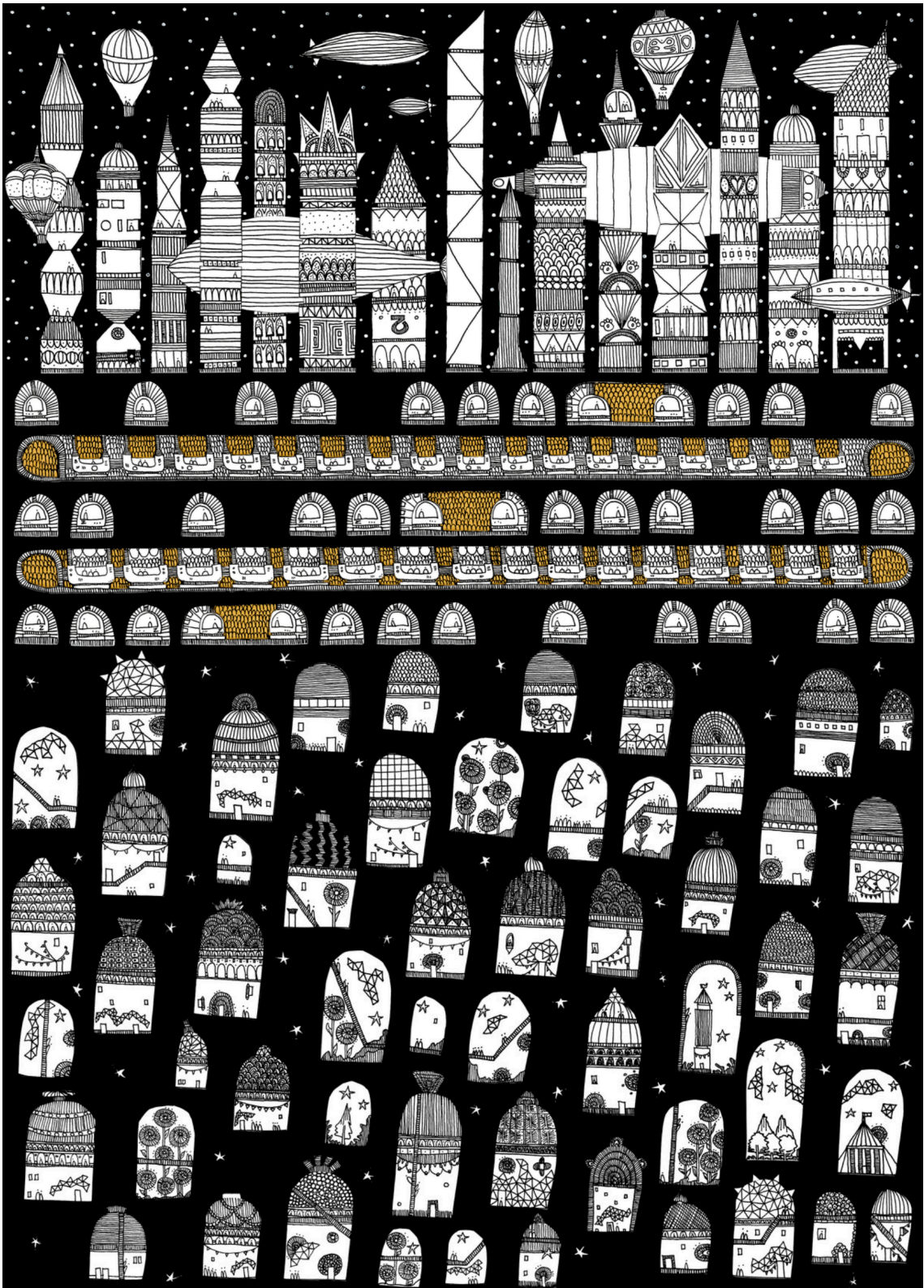
Gente forte faz os tempos fáceis,

Tempos fáceis fazem gente fraca,

Gente fraca faz tempos difíceis e

Tempos difíceis fazem gente forte.

Sempre cíclica, de retorno, de eterno, muito humano, fraco, belo e plástico. Fantástico, um mundo dentro do outro, uma cidade dentro de outra, uma casa dentro de outra, sempre: uma coisa dentro da outra, dentro da outra, dentro da outra, outro, outro outro redondo até vermos uma espiral - e adormecemos. Talvez a espiral seja o combustível do sonho, essencial para o seu funcionamento. Certo é que quando acordamos, de novo direitos, perpendiculares ao chão, também direito, não queremos ficar redondos nem adormecer nas ideias, por muito que os tempos venham a comprovar a espiral e a matrioshka, vezes sem conta, rotundas de natureza e cores, a nossa melhor expressão é o artifício e a linha recta, compreender a gravidade do bisturi agudo, com todas as suas vantagens e desvantagens. Traçamos ruas tão direitas que somos capazes de não precisar do terreno a não ser para as pousar, para as sustentar, num polimento da técnica aplaudido e merecido, como numa celebração que apesar de festiva e agradável,

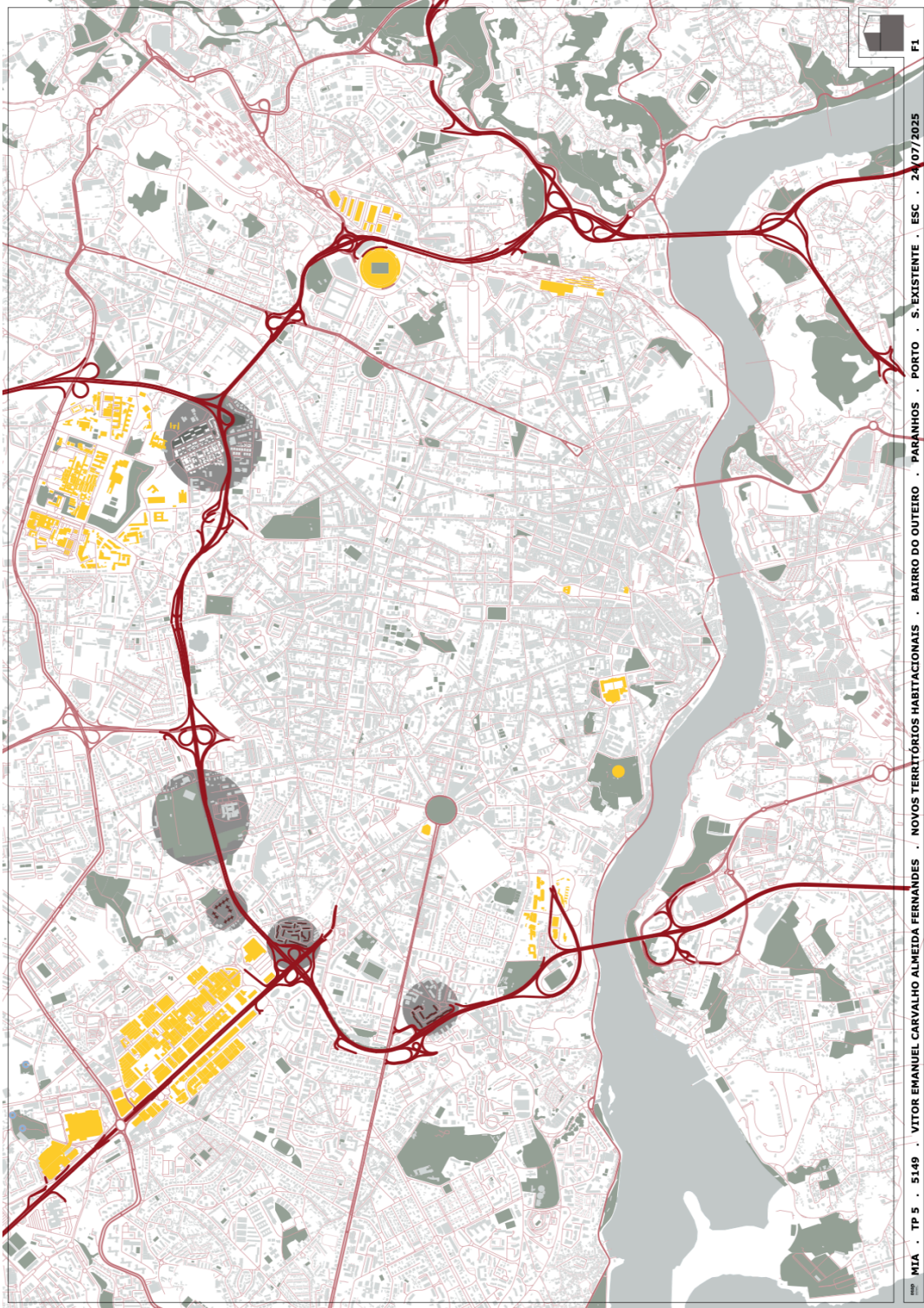


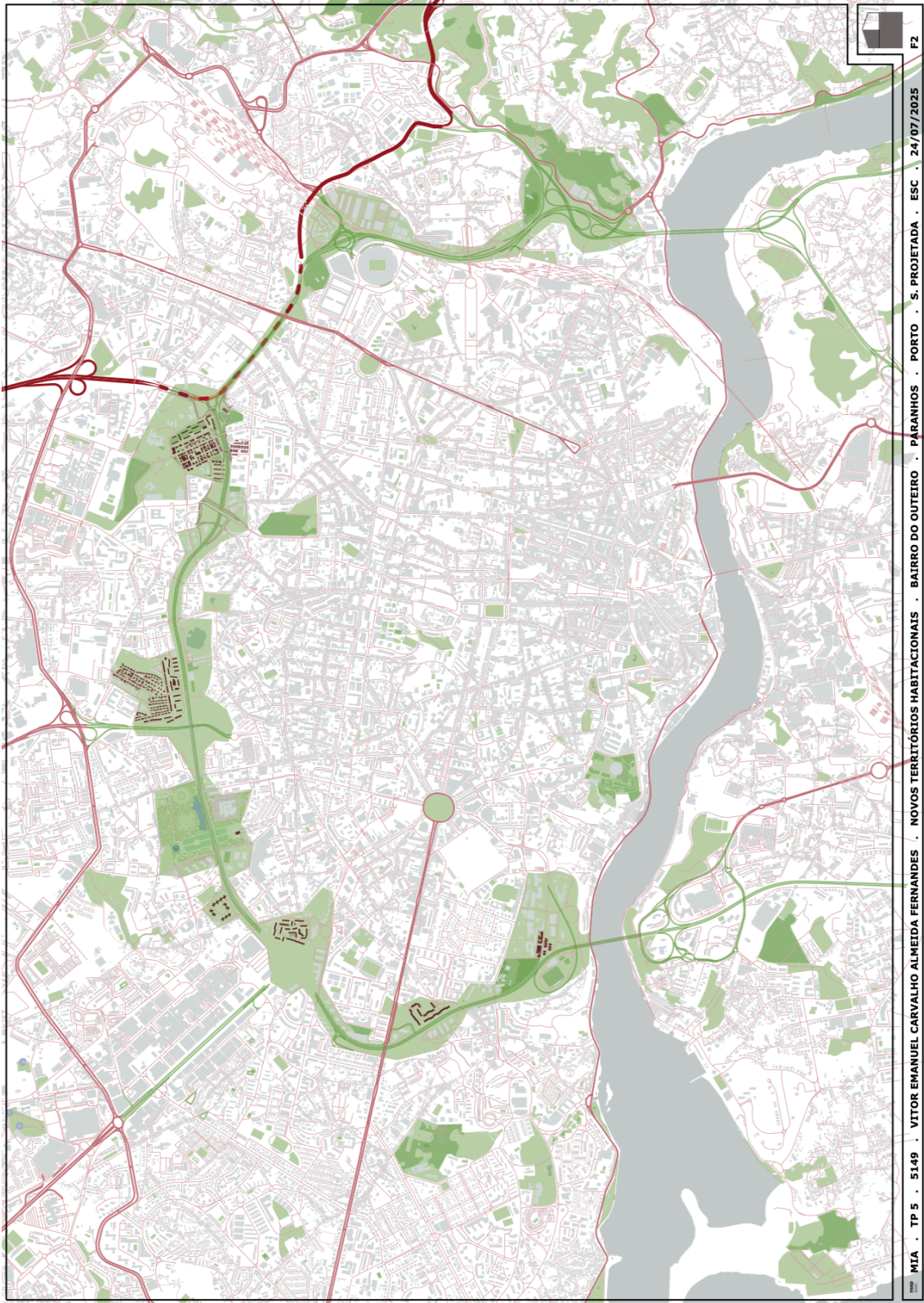
passa. O carnaval da técnica também só devia ter lugar uma vez ao ano, podíamos dizer. Quero dizer, a tecnocracia levada ao limite leva inevitavelmente ao erro, que depois de comprovado, contribui para o fortalecimento da técnica em retorno, como a infecção e antibiótico até a infecção ganhar, outra vez. Para mim e para outros, quando a mão treme, ali mesmo a meio da técnica, alto. Parar para pensar. Não insistir como Lenz¹⁹. A mão tremeu. Há algo mais. Outro e outro momento em que se vê o que não se vê, mas existe. O que está prontinho para se mostrar, para nascer, mas ainda não desistiu. A nossa cidade está a aparecer e debaixo desta já se mostra. Para a descrever nenhuma palavra é demais. Porque as palavras nunca são de mais para percorrer um caminho. E quando as palavras se acabam, desenha-se.

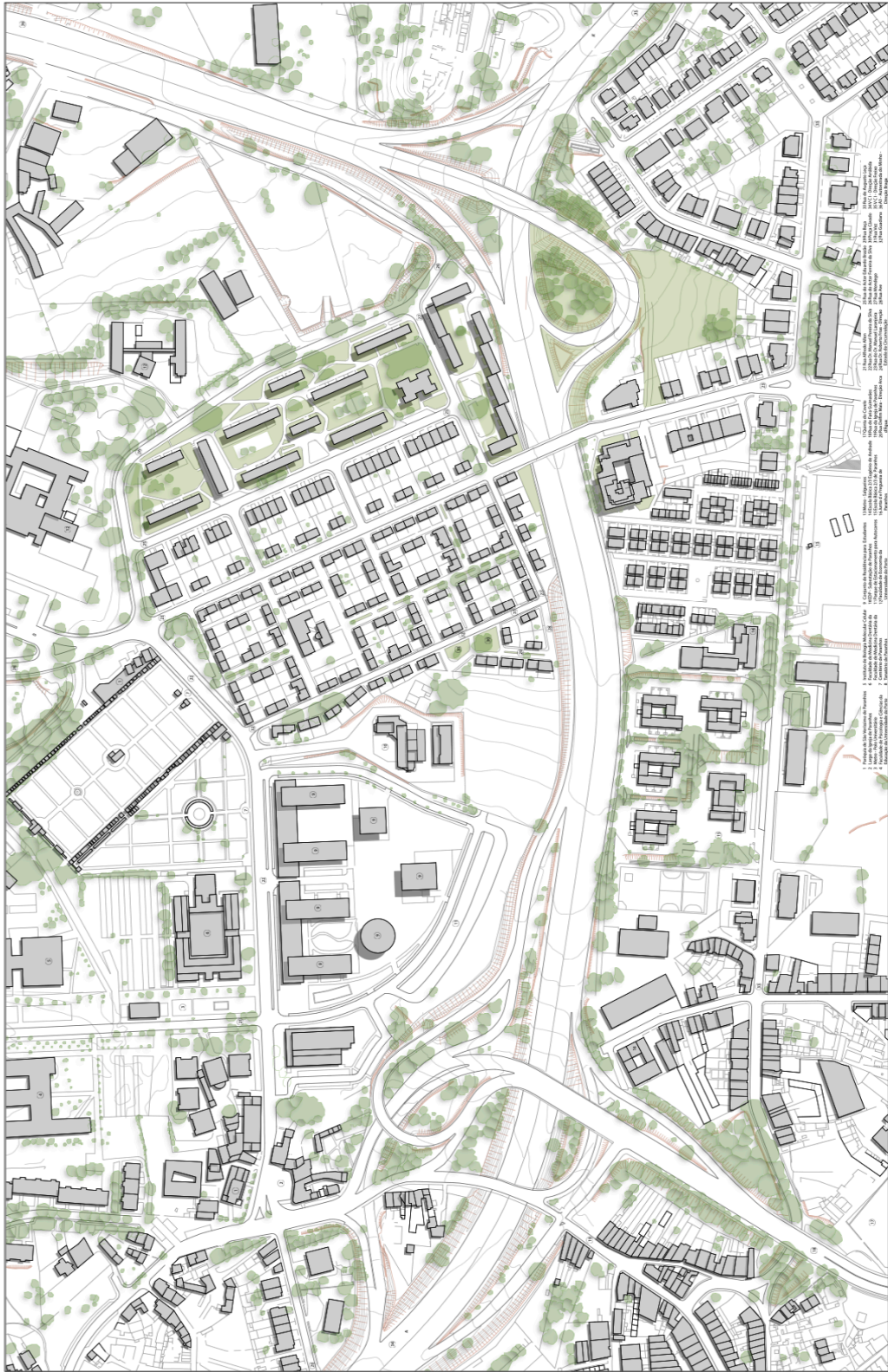
¹⁹ *Lenz Buchman* - Personagem principal de “*Aprender a rezar na era da Técnica*” - Gonçalo M. Tavares



IV. PEÇAS DESENHADAS





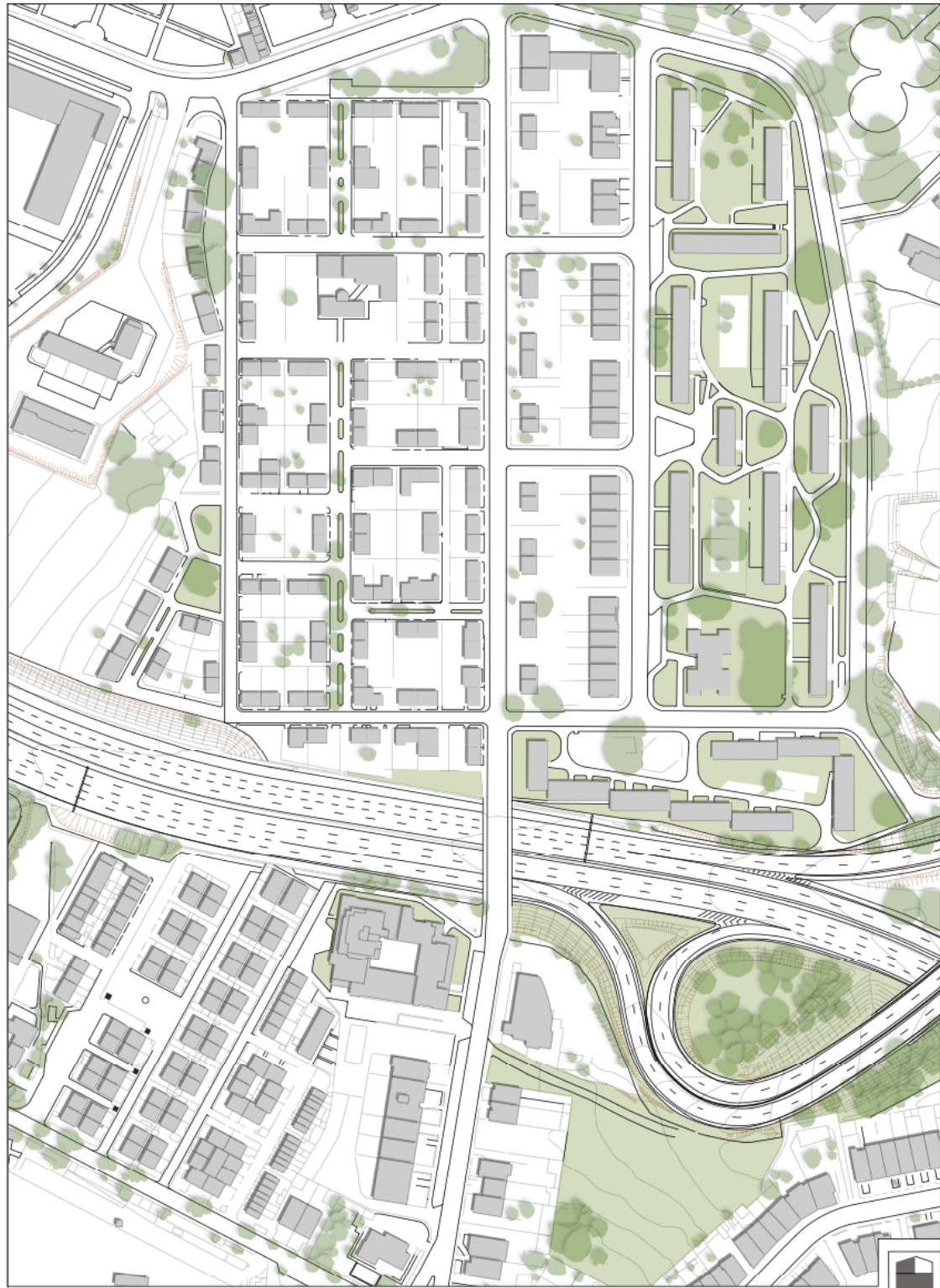




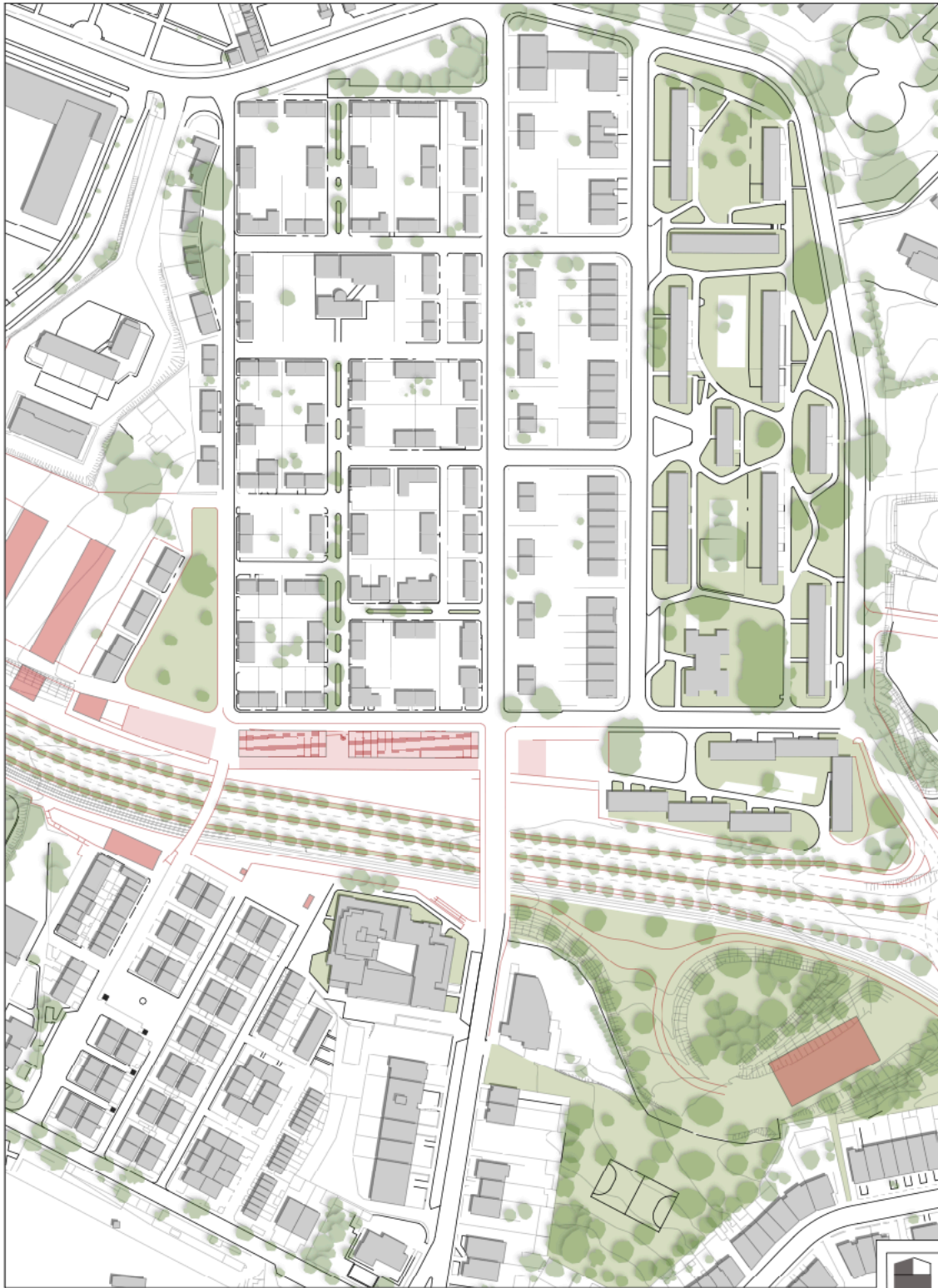
MIA · TP 5 · 5149 · VITOR EMANUEL CARVALHO ALMEIDA FERNANDES · NOVOS TERRITÓRIOS HABITACIONAIS · BAIRRO DO OUTEIRO · PARANHOS · PORTO · VERMELHOS / AMARELOS · ESC 1/200 · 24/07/2025 F5



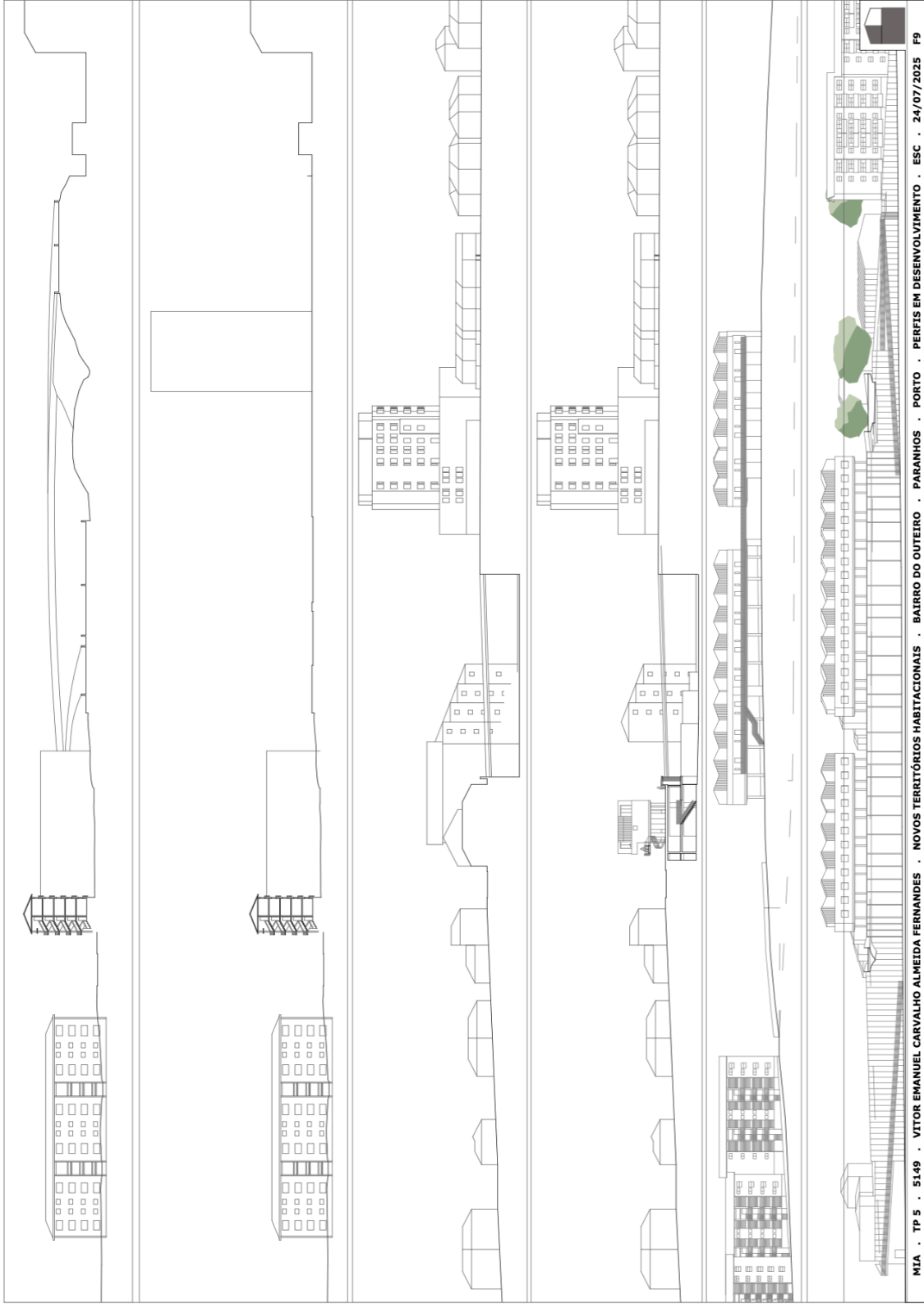
MIA · TP 5 · 5149 · VITOR EMANUEL CARVALHO ALMEIDA FERNANDES · NOVOS TERRITÓRIOS HABITACIONAIS · BAIRRO DO OUTEIRO · PARANHOS · PORTO · VERMELHOS / AMARELOS · ESC 1/200 · 24/07/2025 F6



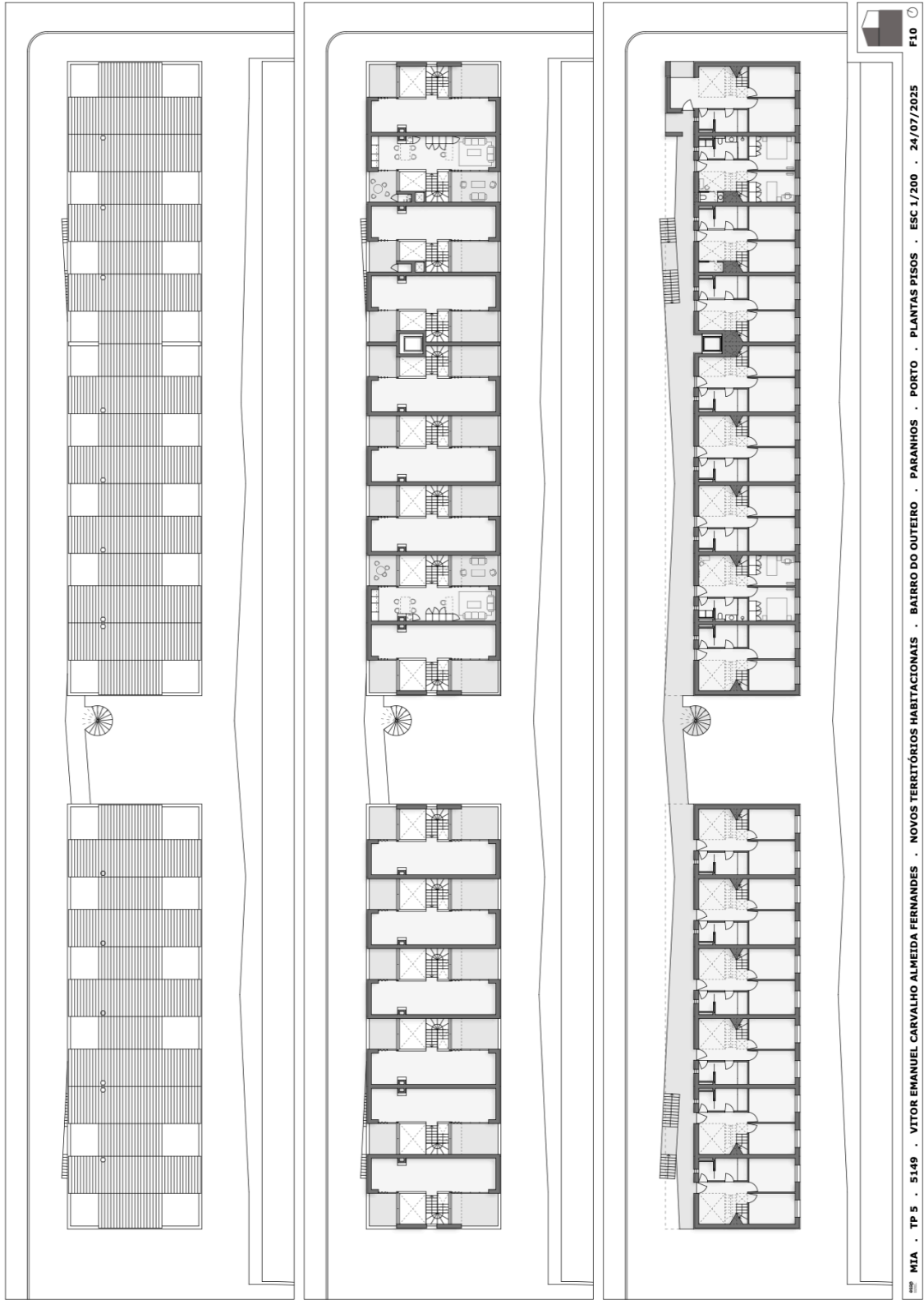
MIA . TP 5 . 5149 . VITOR FERNANDES . NTH . BAIRRO DO OUTEIRO . PARANHOS . PORTO . SITUAÇÃO EXISTENTE . ESC 1/1000 . 24/07/2025 F7

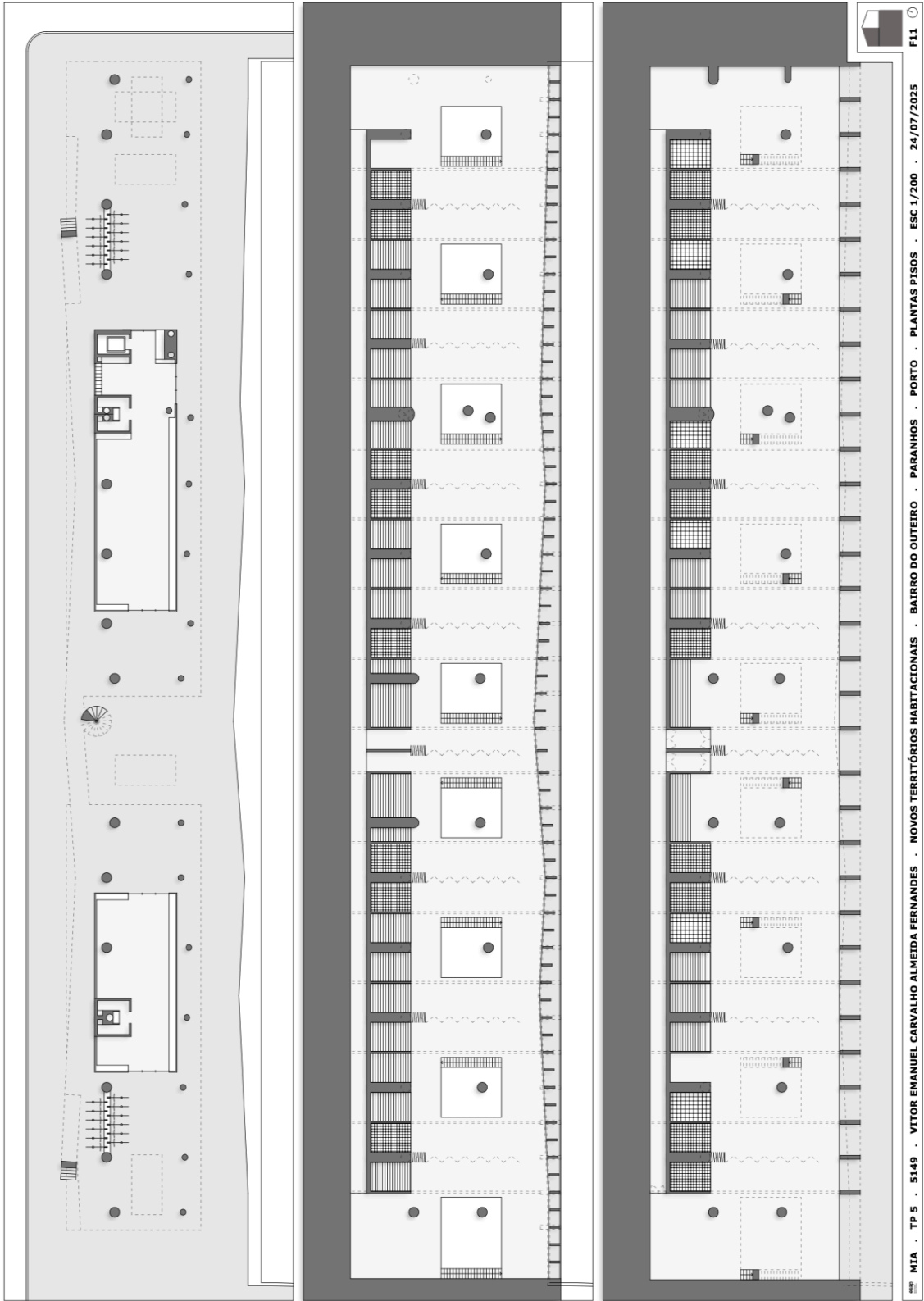


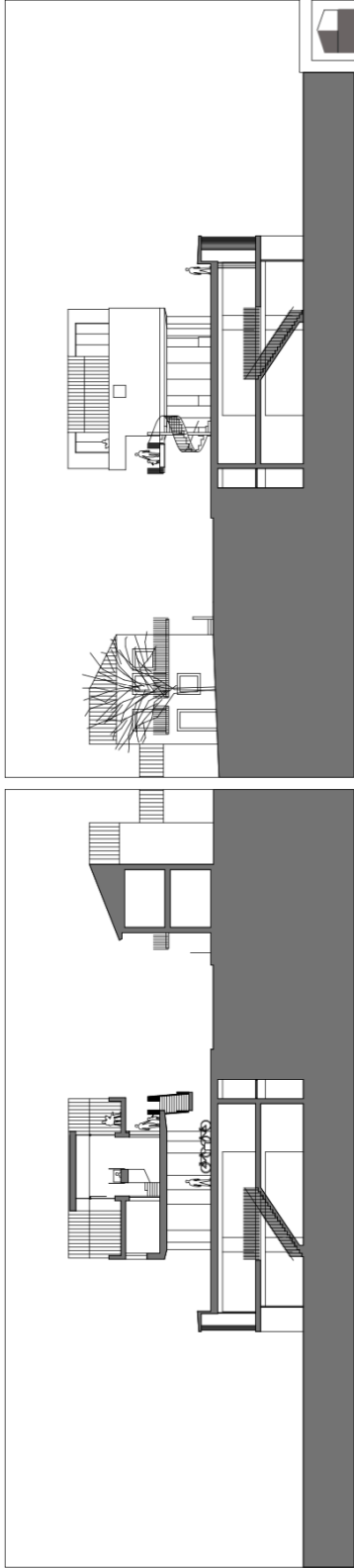
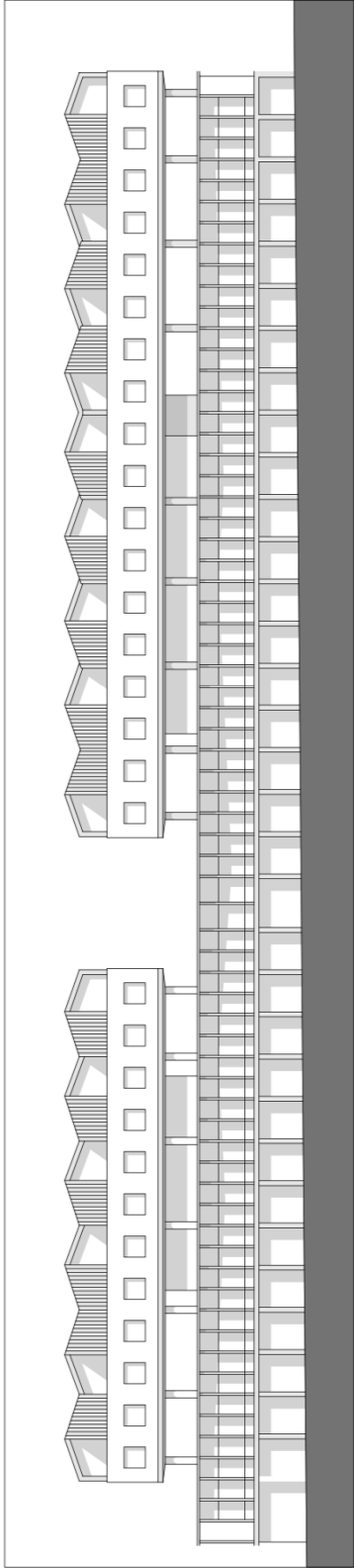
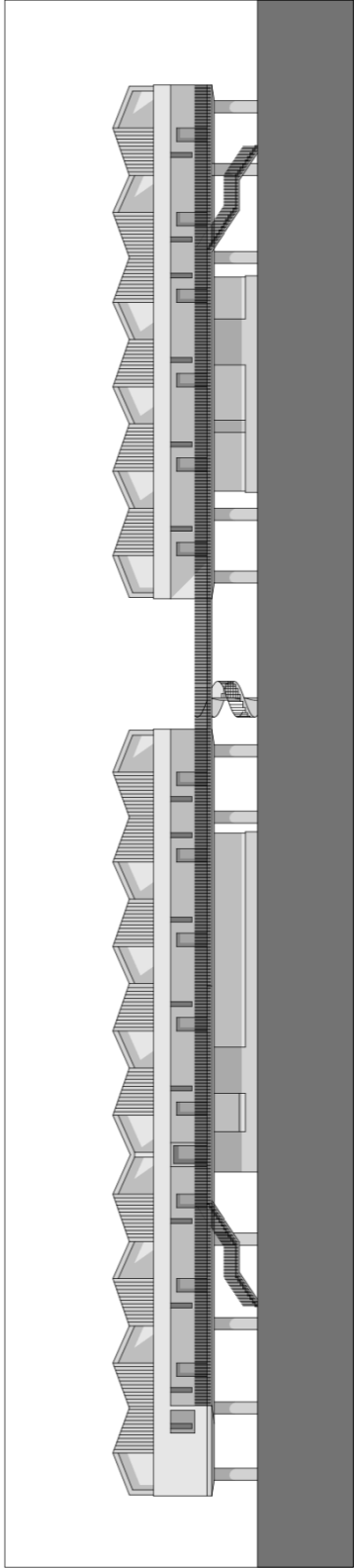
MIA . TP 5 . 5149 . VITOR FERNANDES . NTH . BAIRRO DO OUTEIRO . PARANHOS . PORTO . SITUAÇÃO PROJETADA . ESC 1/1000 . 24/07/2025 F8

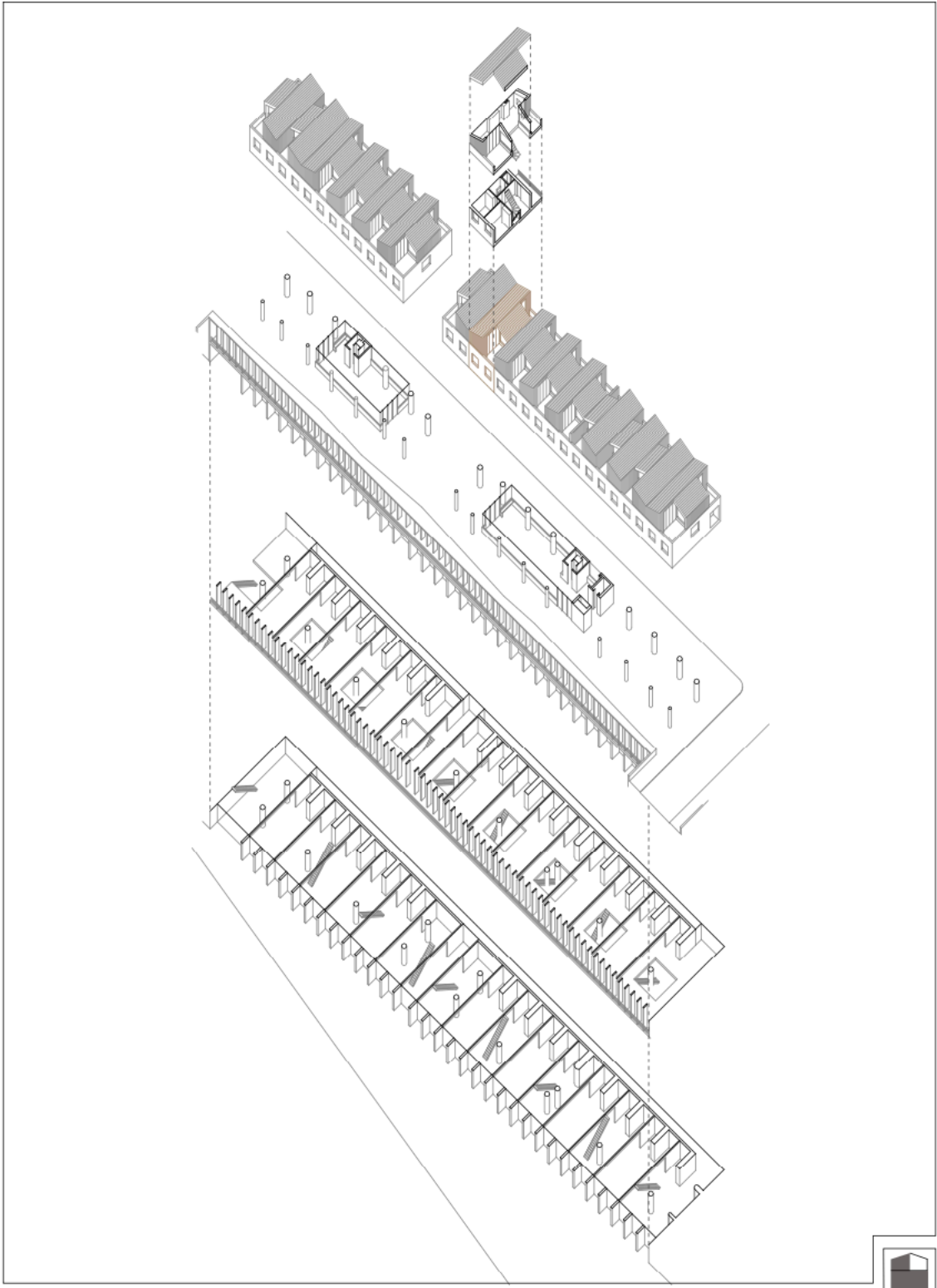


MIA . TP 5 . 5149 . VITOR EMANUEL CARVALHO ALMEIDA FERNANDES . NOVOS TERRITÓRIOS HABITACIONAIS . BAIRRO DO OUTEIRO . PARANHOS . PORTO . PERÍCIAS EM DESENVOLVIMENTO . ESC . 24/07/2025 F9



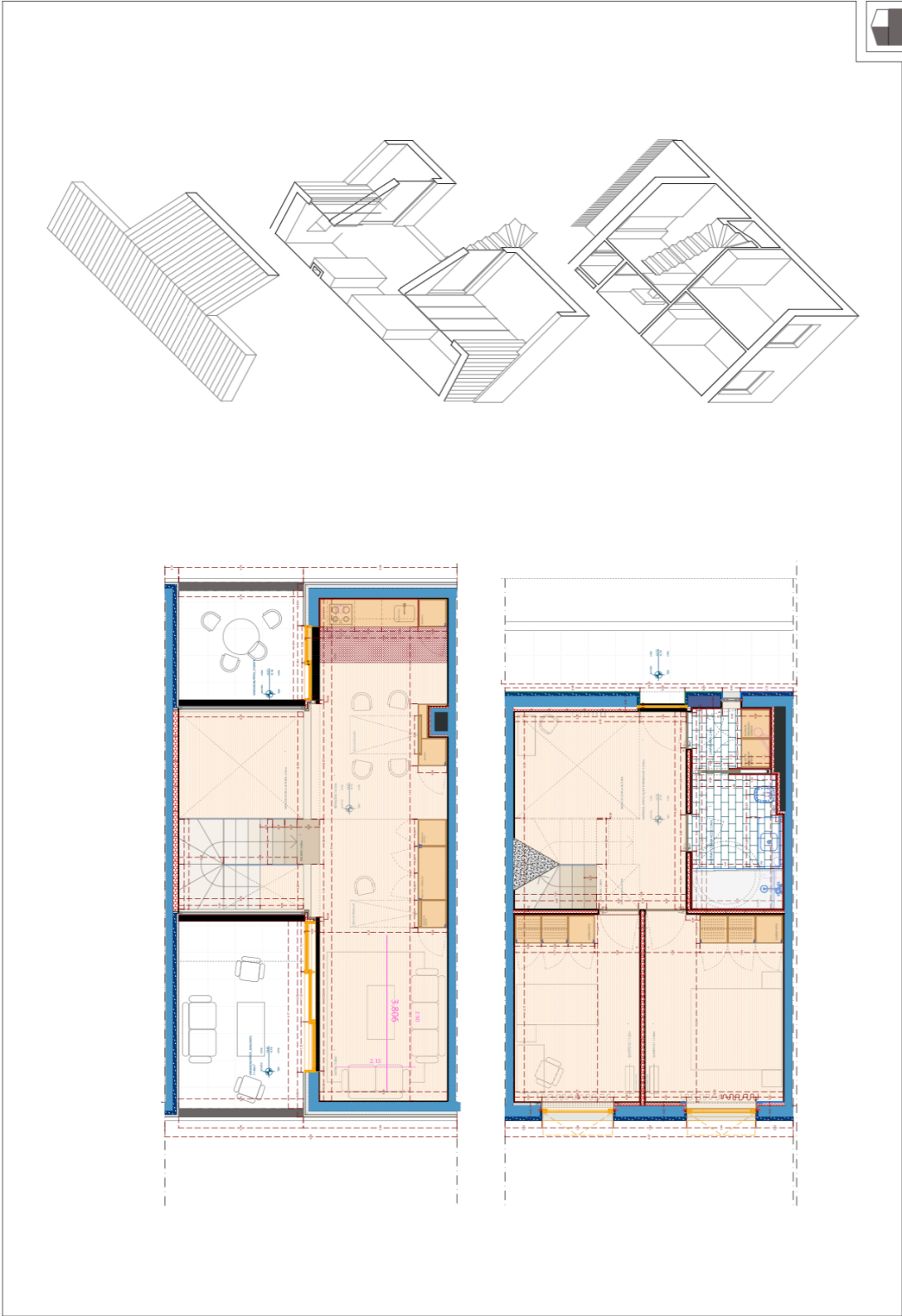


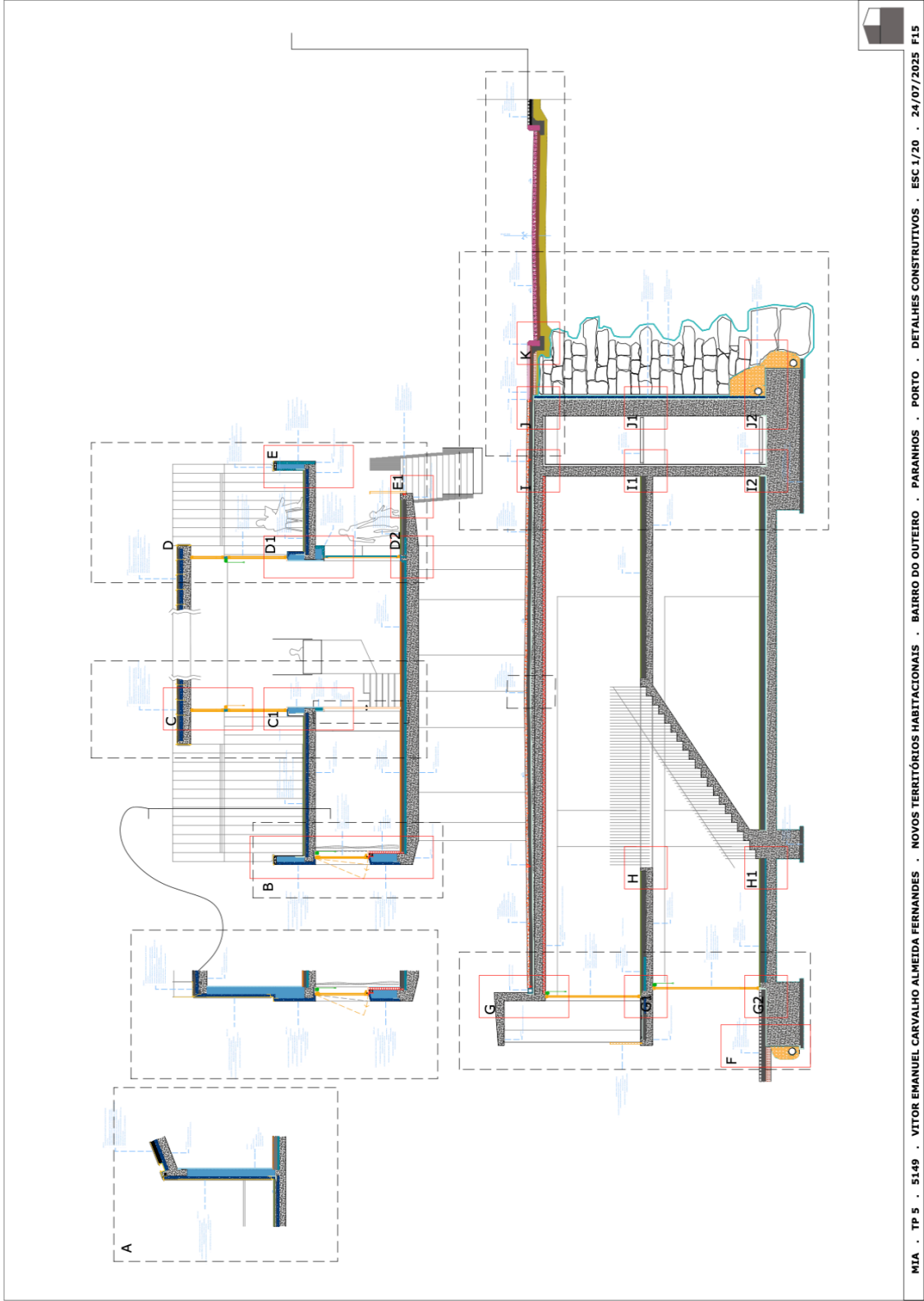




MIA . TP 5 . 5149 . VITOR FERNANDES . NTH . BAIRRO DO OUTEIRO . PARANHOS . PORTO . AXONOMETRIA . ESC 1/200 . 24/07/2025 F13







BIBLIOGRAFIA(S) / REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Solà-Morales, Ignasi de, 1995 – *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili

Moreno, Carlos, 2020 – *La ville du quart d’heure*. Paris: Éditions de l’Observatoire

Tavares, Gonçalo M., 2010 – *Arquitectura, Natureza e Amor – Opúsculo 14*. Lisboa: Editorial Caminho (exemplo interno)

Calvino, Italo, 1972 – *Le città invisibili*. Torino: Einaudi (exemplo interno)

Galeano, Eduardo, 1991 – *El libro de los abrazos*. Montevideo: Ediciones del Chanchito (exemplo interno)

Artigos em revistas ou estudos académicos

Barros, Amândio & **Ribeiro**, Carla, 2022 – “Porto, Paranhos e os Bairros Económicos – Um património e uma memória histórica em risco?” *Sensos-e*, nº 1, abril

Fontes institucionais, normativas ou relatórios

SIPA, s/d – *Sistema de Informação para o Património Arquitectónico*. Lisboa: DGPC (exemplo interno)

INE – Instituto Nacional de Estatística, vários anos – *Estatísticas Demográficas*. Lisboa: INE (exemplo interno)

CMP, 2020 – *PDM – Plano Diretor Municipal do Porto*.

JAGONCAL -

ÍNDICE TEMÁTICO / OUTROS ÍNDICES

(Opcional)

GLOSSÁRIO

(Opcional)

LISTA DE FIGURAS OU ILUSTRAÇÕES

(Opcional)

ANEXO(S) [NUMERADOS]

(Opcional, em separado)

Documentação gráfica, fotográfica e documental etc

Aqui devem ser incluídos os videos e outros registos dos trabalhos realizados quando tal se justifique.

[LOMBADA E ENCADERNAÇÃO]

Nota:
lombada
(nome,
título, ano)
-
encadernaç
ão térmica
-