

MARTA SUSANA TRIGUEIRA BARBOSA

O 'CHEIO' E O 'VAZIO' NA CONSTRUÇÃO DA CIDADE

Prof. Doutor Arquitecto Vítor Manuel Araújo de Oliveira

UNIVERSIDADE LUSÓFONA DO PORTO
Faculdade de Comunicação, Arquitectura, Artes e Tecnologias da Informação

PORTO
(2015)

MARTA SUSANA TRIGUEIRA BARBOSA

O ‘CHEIO’ E O ‘VAZIO’ NA CONSTRUÇÃO DA CIDADE

Dissertação apresentada na Universidade Lusófona do Porto para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura.

Orientador: Prof. Doutor Arquitecto Vítor Manuel Araújo de Oliveira

UNIVERSIDADE LUSÓFONA DO PORTO
Faculdade de Comunicação, Arquitectura, Artes e Tecnologias da Informação

PORTO
(2015)

JÚRI:

PRESIDENTE: Prof. Doutor Pedro Cândido Almeida D`Eça Ramalho

ARGUENTE: Prof. Doutora Lígia Paula Simões Esteves Nunes Pereira Da Silva

ORIENTADOR: Prof. Doutor Vítor Manuel Araújo de Oliveira

ÁREA CIENTÍFICA: Arquitetura

DATA DO ATO PÚBLICO DE DEFESA: 14/12/2015

Agradecimentos

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer à minha mãe que é a pessoa mais importante da minha vida. Agradeço todo o seu apoio, dedicação, paciência e carinho. Gostaria de agradecer também aos meus irmãos por toda a paciência e compreensão ao longo destes cinco anos, durante os quais lhes dediquei menos tempo.

Em segundo lugar gostaria de agradecer ao Nuno, que foi o meu companheiro nesta caminhada.

Por fim e não menos importante, gostaria de agradecer a todos os professores que conheci e tive o privilégio de ser acompanhada nestes cinco anos. Em especial, aos professores Vitor Oliveira e André Campos por todos os ensinamentos, dedicação, confiança e empenho que me transmitiram.

Agradeço novamente ao Professor Doutor Vitor Oliveira, orientador desta dissertação pela disponibilidade, estímulo, rigor e crítica exigente que depositou neste trabalho.

Os meus sinceros agradecimentos.

Resumo

Esta dissertação centra-se sobre o crescimento das cidades, sobre os seus 'cheios' (edifícios) e sobre os 'seus vazios' (ruas e parcelas). Em particular, a dissertação parte de uma interrogação/inquietação: a existência de um vazio (parcela) de grandes dimensões numa área consolidada da cidade é um fenómeno aleatório ou tem por trás uma lógica que o relaciona, de modo estrutural, com outros vazios na cidade? Na resposta a esta pergunta aplicou-se um conceito da geografia urbana – o conceito de cintura periférica (*fringe belt*).

A primeira parte da dissertação, após uma breve introdução, constitui uma revisão da literatura, percebendo como é que este tema, bem como o conceito de cintura periférica, que dá a estas parcelas vazias uma lógica de formação e estrutural, tem vindo a ser debatido. O conjunto de estudos sobre cinturas periféricas assentam não só num olhar para o desenvolvimento histórico-geográfico da cidade incluindo também perspetivas económicas, sociais e espaciais.

A segunda parte, centrada no caso de estudo, identifica as cinturas periféricas que estruturam a cidade do Porto. Partindo de uma análise das parcelas, complementada pelo estudo das ruas e dos edifícios do Porto, identificam-se na cidade atual, três cinturas periféricas: interior, intermédia e exterior. Incluem-se nestas três cinturas diferentes usos como indústrias, institucionais, estações ferroviárias, armazéns, e espaços abertos e vazios.

A terceira parte da dissertação centra-se no projeto de intervenção no Parque das Camélias. O tema do 'cheio' e do 'vazio', e em particular do 'vazio' constituído pelo interior do quarteirão e assumido como espaço público, é explorado. Debatem-se, num quadro mais geral da história urbana do quarteirão das Camélias, as permanências e as transformações resultantes do projeto de intervenção.

Por fim, apresenta-se um conjunto de conclusões e recomendações futuras.

Palavras-chave: Forma urbana, Cinturas periféricas, Parcelas, Interior do quarteirão, Porto

Abstract

This dissertation focuses on the growth of cities, on their stock (buildings) and open spaces (streets and plots). In particular, the dissertation draws on a specific question (or concern): is the existence of a large open space (plot) in a consolidated area of the city a random phenomenon or is it supported by a particular logic relating it, in a structural way, with other open spaces in the city? The answer to this question is supported by the application of a concept from urban geography - the fringe belt concept

The first part of the dissertation, after a brief introduction, is a literature review, understanding how this theme, as well as the concept of fringe belt, which gives these empty plots a structural and formation logic, has been debated. The set of studies on fringe belts draws not only historico-geographical of the city development, including also economic, social and spatial perspectives.

The second part, focused on the case study, identifies the fringe belts that structure the city of Porto. Drawing on an analysis of plots, complemented by the study of the streets and buildings of Porto, it identifies, in the existent city, three fringe belts: inner, intermediate and outer. Different uses, such as industrial, institutional, railway stations, warehouses, and open and empty spaces are included in these three fringe belts.

The third part of the dissertation focuses on the project for the *Parque das Camélias*. The theme of open spaces, and in particular the open space corresponding to the interior of the street block and assumed as public space, is explored. The permanence and transformation resulting of the intervention are discussed against a wider context of the urban history of the *Camélias* street block.

Finally, a set of conclusions and recommendations are presented.

Key Words: Urban form, Fringe belts, Plots, Interior of the street block, Porto

Índice	
Agradecimentos	IV
Resumo	V
Abstract	VI
Índice	VII
Índice de figuras	VIII
Índice de anexos	X
Capítulo I. Introdução	01
Capítulo II. Revisão da literatura	03
2.1. O sistema de espaços vazios de uma cidade	04
2.1.1. O conceito de ‘cintura periférica’ (<i>fringe belt</i>)	04
2.1.2. Casos de Estudo:	06
Birmingham	06
Pingyao	07
Como	08
Mersin	10
Belo Horizonte	11
Torún	12
Maringá	13
Capítulo III. Aplicação do conceito à cidade do Porto	15
3.1. Identificação das ‘cinturas periféricas’ da cidade Porto	16
3.1.1. Método e identificação	16
Capítulo IV. Projeto de intervenção no quarteirão do Parque das Camélias	23
4.1. Reflexão sobre um ‘espaço vazio’	24
4.2. O projeto de intervenção	26
4.3. Permanências e transformações após a intervenção	31
Capítulo V. Considerações Finais	32
Bibliografia	34
Anexos	35
Anexos A – Peças desenhadas da proposta urbanística e arquitectónica	36
	VII

Índice de figuras

01 – Modelo de ciclo de edificação/inovação; Fonte: Whitehand, J.W.R. (2013)	05
02 – Usos do Solo da cintura periférica Eduardina de Birmingham em 1995 (parcelas); Fonte: Whitehand, J.W.R. e Morton, N. (2004)	06
03 – Cintura periférica de Pingyao: a) usos do solo; Fonte: Conzen, M.P., Gu, K. e Whitehand J.W.R. (2012)	08
04 – Cintura periférica de Pingyao: b) paisagem urbana; Fonte: Conzen, M.P., Gu, K. e Whitehand J.W.R. (2012)	08
05 – Três cinturas periféricas de Como; Fonte: Conzen, M.P., Gu, K., Whitehand J.W.R. (2012)	09
06 – Cinturas periféricas de Mersin relativamente ao crescimento da cidade (área construída); Fonte: Ünlü, T. (2013)	10
07 – Modelo de ciclo de edificação/inovação; Fonte: Simão K, Costa S, (2014)	11
08 – Fringe belts em Torún; Fonte: Deptuła M, (2014)	13
09 – Delimitação das cinturas periféricas: interior, média e externa da cidade de Maringá; Fonte: Costa, S. e Manegueti, K. (2014)	14
10 – Identificação das cinturas periféricas – Mapa das funções (sem escala); Fonte: Imagens do autor	17
11 – Mapa 01 – Mapa das cinturas periféricas - funções (escala 1.20 000); Fonte: Imagens do autor	18
12 – Identificação das cinturas periféricas – mancha com mapa do Porto (sem escala); Fonte: Imagens do autor	19
13 – Identificação das cinturas periféricas – mancha com muralha e via de cintura interna (sem escala); Fonte: Imagens do autor	19
14 – Identificação das cinturas periféricas – mancha (sem escala); Fonte: Imagens do autor	19
15 – Mapa 02 – Mapa das cinturas periféricas - mancha com mapa do Porto (escala 1.20 000); Fonte: Imagens do autor	20

16 – Mapa 03 – Mapa das cinturas periféricas - mancha com muralha e via de cintura interna (escala 1.20 000); Fonte: Imagens do autor	21
17 – Mapa 04 – Mapa das cinturas periféricas - mancha (escala 1.20 000); Fonte: Imagens do autor	22
18 – Planta da evolução urbana da cidade do Porto de 1813 (sem escala); Fonte: Oliveira, V. (2013)	24
19 – Planta da evolução urbana da cidade do Porto de 1865 (preto) e 1892 (vermelho) (sem escala); Fonte: Oliveira, V. (2013)	25
20 – Planta da evolução urbana da cidade do Porto de 1937 (preto) e 1978 (vermelho) (sem escala); Fonte: Oliveira, V. (2013)	25
20 – Planta da evolução urbana da cidade do Porto de 1997 (preto) e 2003 (vermelho) (sem escala); Fonte: Oliveira, V. (2013)	25
22 – Esquema representativo da área a intervir (sem escala); Fonte: Imagens do autor	26
23 – Esquema representativo do percurso (sem escala); Fonte: Imagens do autor	27
24 – Esquema representativo da primeira proposta (sem escala); Fonte: Imagens do autor	28
25 – Esquema representativo da segunda proposta (sem escala); Fonte: Imagens do autor	28
26 – Esquema representativo da proposta para o espaço exterior (sem escala); Fonte: Imagens do autor	29
27 – Esquema representativo da proposta para o espaço exterior (sem escala); Fonte: Imagens do autor	29

Índice de anexos

Anexos A	35
Anexo A.01 – Planta de implantação e perfis (escala 1.500 1.1000)	36
Anexo A.02 – Plantas dos diferentes pisos (escala 1.200)	37
Anexo A.03 – Cortes e Alçados (escala 1.200)	38

Capítulo I. Introdução

Os diferentes modos de crescimento das cidades podem levar-nos a refletir e a reconhecer diferentes elementos e fragmentos constituintes. Ao longo do seu desenvolvimento, por variados motivos, as cidades nem sempre têm um crescimento gradual, homogéneo ou contínuo. Neste processo de crescimento e expansão, podem ir ‘deixando para trás’ parcelas vazias ou maioritariamente vazias. Essas parcelas podem ser vistas de modo isolado. Mas podemos também procurar encontrar uma lógica de conjunto. Foi isso que fez o geógrafo Alemão naturalizado Inglês M.R.G.Conzen. A estes conjuntos de parcelas vazias ele chamou cinturas periféricas (fringe-belts). Uma cintura periférica seria então constituída por parcelas com uma grande variedade, ao nível da forma e das dimensões – essa variedade distingue-as das áreas na sua envolvente imediata – normalmente áreas residenciais.

Reconhecida esta problemática, avança-se para a análise da evolução histórica da malha urbana do Porto – análise essa sustentada por uma revisão de um conjunto de estudos sobre cinturas periféricas noutras cidades em diferentes continentes - e para uma aplicação do conceito de cintura periférica à cidade do Porto. Após esta aplicação avança-se para a elaboração de uma proposta urbanística/arquitetónica numa destas parcelas incluídas numa das cinturas periféricas do Porto. Esta proposta consiste na edificação, à face da rua, de um edifício hoteleiro, seguindo a regulamentação do Plano Director Municipal (PDM). O interior da parcela, deste vazio estruturante da cidade, mantém-se vazio. Deste modo, a leitura desta cintura periférica mantém-se quase inalterada.

Esta dissertação constitui um estudo sobre os modos de crescimento de algumas cidades. Nesta investigação procura-se um modo – um instrumento – capaz de compreender a estrutura geral de uma cidade, não só os seus ‘cheios’ mas também os seus ‘vazios’. Como tal o enfoque é colocado nas parcelas e só a partir daí se avança para as ruas e os edifícios. Posteriormente aplica-se esse modo de leitura à cidade do Porto.

Capítulo II. Revisão da Literatura

O conceito de cintura periférica está relacionada com o modo de crescimento da cidade: a cidade, constituída maioritariamente por áreas residenciais, cresce de modo contínuo até ao surgimento de uma crise (como a que vivemos atualmente); nessa altura começa a formar-se no exterior dessas áreas residenciais, um conjunto de lotes que se distingue claramente dos primeiros (residenciais); no final da crise, quando o crescimento da cidade é retomado, não vai iniciar-se junto às referidas áreas residenciais, mas sim no exterior destes lotes de maior dimensão. Uma leitura da expansão da cidade permite identificar um crescimento por cinturas compostas de 'coisas' diferentes. As cinturas não residenciais designam-se por cinturas periféricas, sendo compostas por parcelas com uma grande variedade em termos de forma e dimensão.

Este conceito de cintura periférica foi inicialmente proposto pelo geógrafo alemão Herbert Louis, num estudo sobre Berlim em 1936. No entanto, foi outro geógrafo alemão (naturalizado Britânico), M.R.G. Conzen, que sistematizou, desenvolveu e refinou o conceito.

No artigo de Jeremy Whitehand 'Morfologias urbana britânica: a tradição 'Conzeniana' de 2013 (a versão portuguesa de um artigo originalmente publicado em Inglês em 2001) encontramos os princípios e características fundamentais que definem o conceito de cintura periférica.

*'Foi Conzen quem reconheceu a divisão tripartida da paisagem urbana: 1) plano da cidade (compreendendo ruas, parcelas e planos de implantação dos edifícios); 2) tecido edificado e 3) usos do solo e do edificado.'*¹

Whitehand faz ainda referência a este conceito, explicando que o mesmo se relaciona com um 'fundamento básico de trabalho de Conzen', o quadro morfológico (*morphological frame*).

*'Este conceito está associado ao modo como as formas urbanas são criadas sobre o solo, particularmente ao processo em que o solo rural é convertido em solo urbano, sendo que o modo como se desenvolve esta transformação vai atuar a longo prazo como uma condicionante para transformações subsequentes. Os limites das parcelas e, especialmente, as ruas exercem uma influência fortíssima a longo prazo. Muitas ruas e parcelas sobrevivem praticamente sem alterações. Noutros casos, as suas características fundamentais estão muitas vezes refletidas nas ruas e parcelas que as substituíram. Deste modo, os planos de cidade exercem uma influência decisiva sobre as formas futuras, com todo um conjunto de características a passarem através de sucessivas gerações de uma sociedade, frequentemente, ao longo de períodos temporais muito longos.'*²

Além desta referência Whitehand alarga os limites do conceito:

- a) Num dos seus estudos Whitehand desenvolveu o conceito de cintura periférica explorando a sua relação com ciclos de edificação, valores do solo e inovação. (figura1)

¹ Whitehand, J. (2013) 'Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana', *Revista de Morfologia Urbana* 1, 45-52. (p. 46)

² Whitehand, J. (2013) 'Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana', *Revista de Morfologia Urbana* 1, 45-52. (p. 48)

*'Demonstrou-se que a criação das cinturas periféricas está associada a quebras na construção de habitação em momentos em que o preço do solo assume valores muito elevados. Estas dinâmicas, combinadas com obstáculos geográficos à expansão da área construída, dão lugar a uma área urbana em que zonas de crescimento residencial alternam com cinturas periféricas.'*³

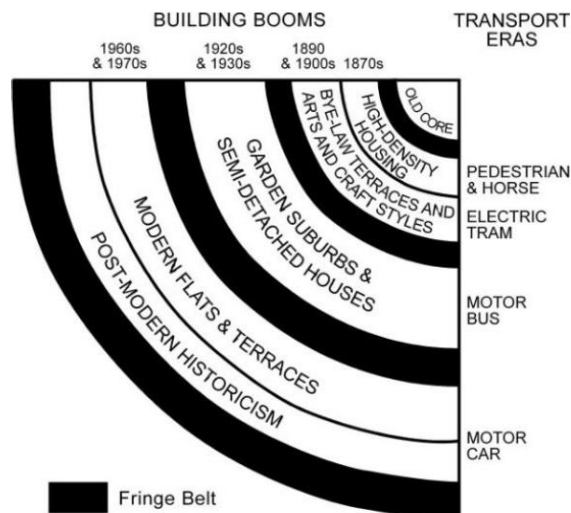


Figura 1

Modelo de ciclo de edificação/inação. Baseado em Whitehand, J. W. R. (2013)

- b) Existe ainda um conjunto de 'atributos físicos' ou elementos constituintes próprios que permitem a identificação da cintura periférica.

Whitehand afirma, 'demonstrou-se ainda que as cinturas periféricas possuem um conjunto de atributos físicos próprios. Este conjunto inclui: grandes áreas contíguas com uma forte presença vegetal, com frequência intercaladas por grandes edifícios institucionais – por vezes edifícios de grande qualidade arquitetónica; a ausência de habitação; e uma rede viária esparsa, com uma reduzida incidência de ruas radiais e, como tal, com uma reduzida penetração de veículos. As cinturas periféricas formam zonas de fronteira entre áreas de habitação morfológica e historicamente distinta...'⁴

Desta forma existem princípios que definem ou completam o conceito de cintura periférica tendo em conta que cada cidade é um caso de estudo diferente com um desenvolvimento histórico e morfológico diferente, e que deve ser tido em conta cada uma das suas características. Nesta dissertação foram analisados sete casos de estudo desenvolvidos por diferentes investigadores. Estes estudos serão apresentados por ordem cronológica (à qual estará porventura associado um refinamento do conceito): Birmingham (2004), Pingyao (2011), Como (2012), Mersin (2013), Belo Horizonte (2014), Torún (2014) e, por fim, Maringá (2015)

³ Whitehand, J. (2013) 'Morfolgia urbana Britânica: a tradição Conzeniana', *Revista de Morfolgia Urbana* 1, 45-52. (p. 47)

⁴ Whitehand, J. (2013) 'Morfolgia urbana Britânica: a tradição Conzeniana', *Revista de Morfolgia Urbana* 1, 45-52. (p. 47)

Concluindo, uma cidade tem o seu processo de desenvolvimento e crescimento, associado a obstáculos/acontecimentos históricos e geográficos, que por sua vez criam um conjunto de atributos físicos próprios que constituem as cinturas periféricas. Estes conjuntos, muitas vezes, constituem um sistema de espaços vazios da cidade, que permanece inalterado durante o crescimento da cidade. Além de espaços vazios, o sistema é ainda composto por construções de carácter institucional, mas nunca de carácter habitacional.

BIRMINGHAM

O estudo das cinturas periféricas de Birmingham desenvolvido por Jeremy Whitehand e Nick Morton (2004) em *Urban morphology and planning: the case of fringe belts* dá ênfase às características individuais de pequenas áreas, mas foca-se também na estruturação histórico-geográfica da cidade. O estudo da cintura periférica de Birmingham da era 'Eduardina' (*Edwardian*), em conformidade com outras cinturas já estudadas, mostra que esta tem uma série de pontos que a definem: i) ausência virtual de habitação; ii) uma rede de ruas esparsas, com uma baixa incidência de ruas radiais (através da cintura periférica) e que constituem uma "barreira" para veículos, embora essas ruas radiais que existem tendam a ser muito utilizadas (são ruas históricas que, em tempos, conduziam para fora da cidade); iii) grandes lotes, com grandes áreas verdes, contendo frequentemente "marcos", ou edifícios de importância arquitetónica; e, por fim, iv) o facto de elas serem uma barreira histórica e morfológica entre as distintas áreas de habitação. Birmingham não tem uma muralha, logo não havia uma linha de fixação como em muitas cidades europeias.

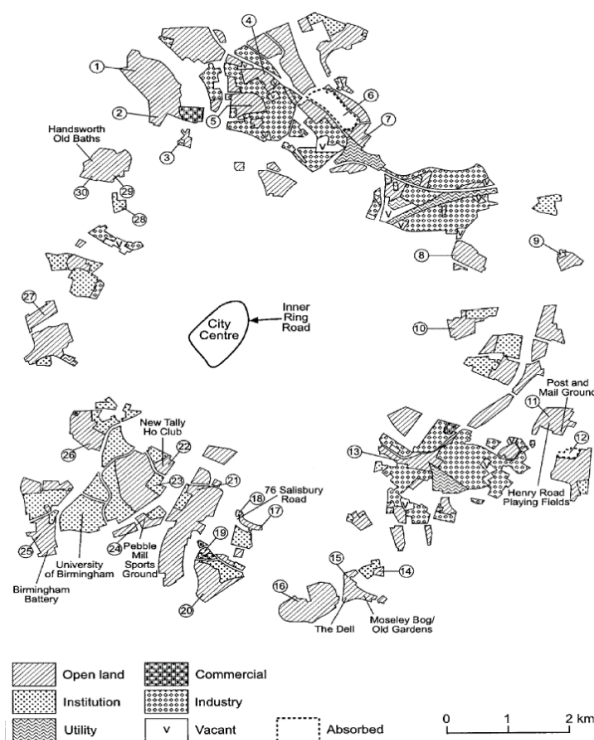


Figura 2

Usos do Solo da cintura periférica Eduardina de Birmingham em 1995 (parcelas e outros locais).
Baseado em Whitehand, J.W.R. e Morton, N. (2004)

A cidade foi-se expandido do centro para fora, criando ao longo dos acontecimentos históricos e processos de transformação, elementos (baseados nos usos do solo) que permitem a identificação da cintura periférica. (Figura 2)

Não podemos falar de identificação da cintura periférica focando apenas o uso do solo, mas também os processos de transformação dos mesmos. Devemos compreender o que motivou esses processos de mudança, relacionando-os com: as pressões para a intensificação do uso, por exemplo associado com a reconstrução de locais para habitação; a relação entre a política de planeamento e as decisões; as discussões entre autoridades locais; e, finalmente, o papel de terceiros no processo de mudanças na paisagem.

A cintura periférica de Birmingham manteve a sua identidade bem antes da interferência de qualquer poder político ou outro, sendo que não há relação com as decisões posteriores, que em grande parte foram ditadas por outras influências e/ou acontecimentos. Elementos como parques, loteamento verdes, escolas, campos desportivos, grandes lotes e esparsos foram os principais constituintes da cintura periférica.

Apesar de não existir em Birmingham uma consciência do que ditou esta cintura periférica e de apesar disso a cintura se ter mantido relativamente inalterada (em termos genéricos), isto não significa que a cintura periférica existente se mantenha inalterada no futuro. Ainda assim existem lugares que demonstram claramente a sua resiliência.

‘O que ele faz é sublinhar a necessidade, no planeamento britânico, para uma maior consciência da estrutura histórico- geográfica de cidades como entidades.’⁵

PINGYAO

O artigo de Whitehand, Gu e Whitehand (2011), *Fringe belts and socioeconomic change in China*, descreve os motivos socioeconómicos, históricos e geográficos que influenciaram as formas urbanas Chinesas. Pingyao é uma cidade que reflete a tradicionalidade assim como as transformações histórico-geográficas.

Ao contrário de Mersin - a cidade portuária do sul da Turquia analisada mais à frente neste capítulo - cujas cinturas periféricas foram identificadas maioritariamente pelos planos de desenvolvimento da cidade em que mostravam os usos do solo, em Pingyao essa identificação das cinturas, parte da estruturação física da cidade (nomeadamente estrutura, forma e transformação), especialmente as suas características histórico-geográficas/cultural.

‘As cinturas periféricas são assinaturas das pulsações do crescimento urbano e refletem as necessidades do espaço urbano para além das do setor residencial e/ou comercial.’⁶

⁵ Whitehand, Jeremy W. R. and Morton, N. (2004), ‘Urban morphology and planning: the case of fringe belts’ *Cities* 21, 275-289 (p. 288)

⁶ Conzen, M. P., Gu, K. e Whitehand J. W. R. (2012) ‘Comparing Traditional Urbana Form in China and Europe: A Fringe belt Approach’ *Urban Geography* 33 (p. 29)

Pingyao tem um forte carácter histórico associado à sua muralha e a todo o seu desenvolvimento urbano. A partir da muralha, a cidade desenvolveu uma cintura periférica inconfundível (tanto na China como na Europa instituições religiosas ou quase religiosas tendem a estar entre os espaços que mais uso fazem das terras intramuralhadas).

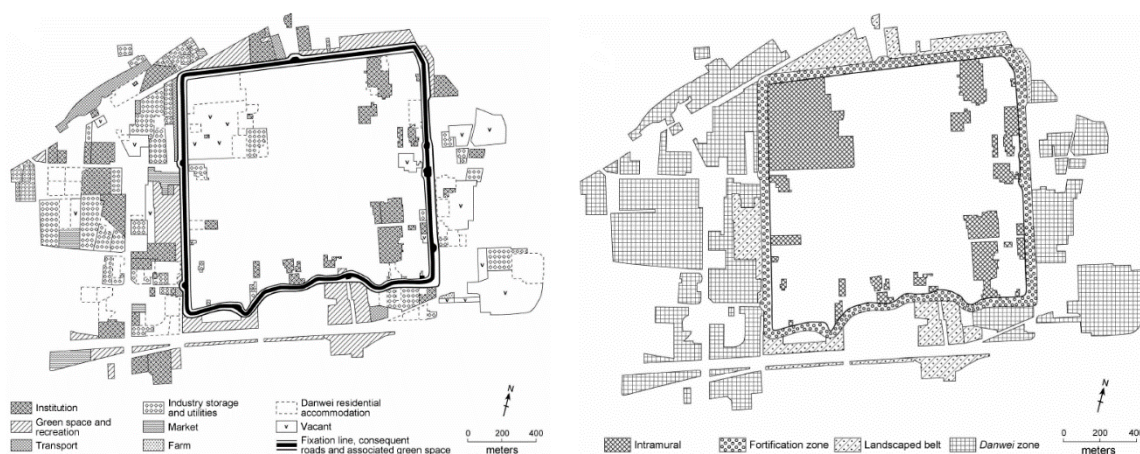


Figura 3 e 4

Cintura periférica de Pingyao: a) usos do solo; b) paisagem urbana
Baseado em Conzen, M.P., Gu, K. e Whitehand J.W.R. (2012)

Pingyao tem uma cintura periférica interior um pouco descontínua. Relacionado ao desenvolvimento de Pingyao a cintura periférica sofre três importantes períodos: modificação da cintura (remodelação da cidade muralhada); expansão (para além da muralha) e de transformação (*danweis*). (Figura 3 e 4)

Concluindo, Pingyao tem uma cintura periférica unitária que se foi desenvolvendo em vários momentos: i) zona intermural principal (identifica elementos com carácter religioso ou outros; mais tarde *danweis*); ii) zona de fortificação (muralha/esplanada/fosso e as estradas que fazem fronteira); e, por fim, espaços adjacentes à fortificação (jardins públicos/abertos ou parques).

COMO

A cidade Italiana de Como foi analisada e descrita por Conzen, Gu e Whitehand (2012) em *Comparing traditional urban form in China and Europe: a fringe-belt approach*, numa comparação entre uma cidade Europeia e outra Chinesa (que já se referiu anteriormente - Pingyao). Como é uma cidade Europeia que respeita e reflete a tradicionalidade e regista na sua malha um crescimento marcado pelos acontecimentos históricos e geográficos.

Ao contrário de Pingyao, Como tem três cinturas periféricas. Tendo sido esta uma cidade medieval muralhada, facilmente se desenhou o limite da sua cintura periférica interior. Compreende-se essa cintura, justificando que o seu rápido crescimento intramuros levou necessariamente à expansão da cidade para fora dessa linha de fixação (muralha).

Nesse mesmo ponto de viragem surge a cintura periférica interior composta por: mercado, escolas, tribunais, teatros, escritórios, jardins e outros espaços que ficaram por preencher ao longo da linha da muralha da cidade ou na avenida exterior que substitui o fosso.

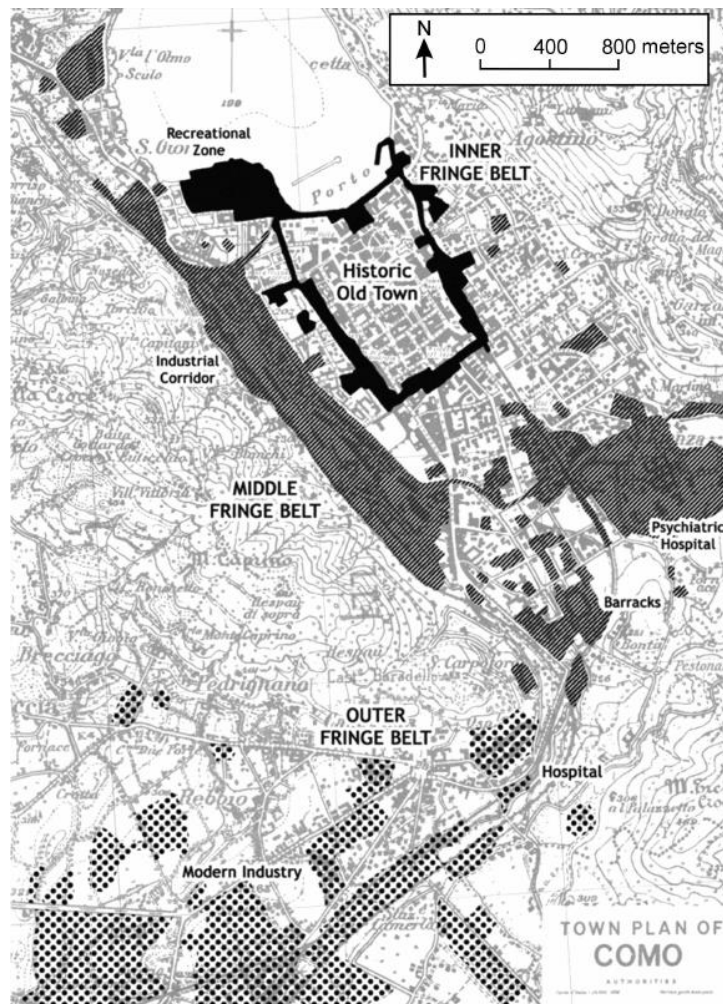


Figura 5
Três cinturas periféricas de Como
Baseado em Conzen, M.P., Gu, K. e Whitehand J.W.R. (2012)

A cintura periférica intermédia aparece com os desenvolvimentos industriais e consequentemente fixa-se na linha de caminho-de-ferro. Esta cintura é composta por: hospital, quartel militar e fábricas. A topografia da cidade foi desde início condicionante a um desenvolvimento concêntrico (Figura 5).

Por fim, temos a cintura periférica exterior, que surge numa fase moderna de industrialização com infraestruturas e equipamentos suficientes para definirem uma nova cintura que de algum modo descreve o desenvolvimento /evolução da cidade.

‘Os padrões de uma cintura periférica essencialmente unitária em Pingyao e de três em Como refletem contrastantes processos de expansão e periodicidades morfológicas.’⁷

⁷ Conzen, M. P., Gu, K. e Whitehand J. W. R. (2012) ‘Comparing Traditional Urbana Form in China and Europe: A Fringe belt Approach’ Urban Geography 33 (p. 35)

MERSIN

A análise de Mersin baseia-se no artigo de Tolga Ünlü (2014) *Thinking about urban fringe belts: a Mediterranean perspective*.

Tolga analisou a cidade quanto aos usos do solo, evolução temporal e desenvolvimento. O autor defende que a cidade, num primeiro plano, divide-se em três secções funcionais distintas, em vez de funcionar como uma só cintura contínua. Este caso refere-se ao crescimento gradual da cidade para Oeste, Norte e Leste, sendo estas as três secções, enquanto para Sul existia apenas o Rio Müftü.

Mersin é uma cidade portuária fundada no século XIX. É uma cidade jovem e como tal a inexistência de uma muralha, traduz a falta de um elemento como linha de fixação ou ponto de partida para a identificação da cintura periférica interna. Em contrapartida, a existência de um anel viário construído na segunda metade do século XX, contribuí para a fusão da cintura periférica interna com a intermédia. A cidade é composta por três cinturas periféricas: a interna perto do Rio Müftü que a certo ponto se funde com a cintura intermédia delimitada pelo anel viário. Por fim, a cintura externa aparece na periferia da cidade, afastada do centro. (Figura 6)

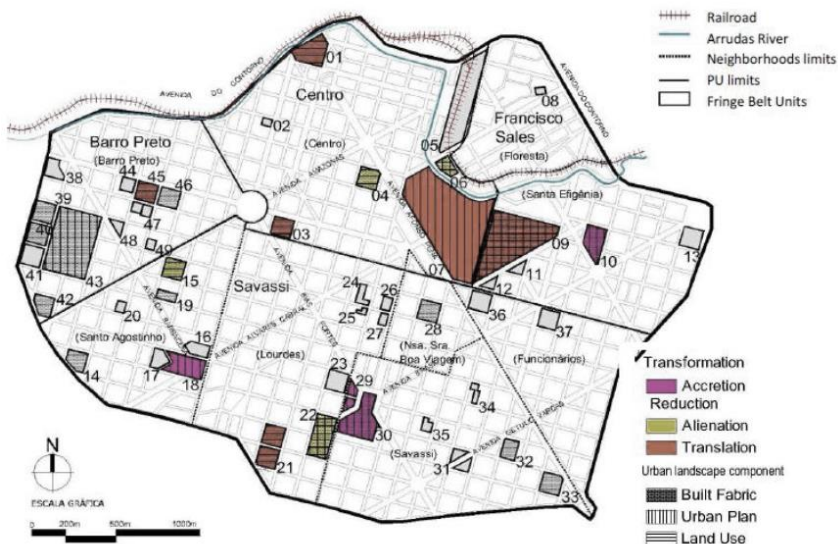


Figura 6
Cinturas periféricas de Mersin relativamente ao crescimento da cidade (área construída)
Baseado em Ünlü, T. (2013)

‘O presente estudo apoia firmemente o caso mais geral para o reconhecimento de cinturas periféricas não apenas como articulações da estrutura histórica/geográfica de áreas urbanas, mas como componentes na prática do planeamento.’⁸

⁸ Ünlü, T. (2013) ‘Thinking about urban fringe belts: a Mediterranean perspective’ *Urban Morphology* 17 (p. 18)

‘Entre 1935 e 2011, é possível observar a construção de novas unidades de cinturas periféricas dentro do perímetro interno da Avenida do Contorno caracterizando a fase de transformação e consolidação das cinturas periféricas interiores de Belo Horizonte.’⁹



⁹ Simão K, Costa S, (2014) 'Transformation of fringe belt units at the perimeter of Avenida do Contorno/Belo Horizonte/MG', em Oliveira V, Pinho P Batista L, Patatas T and Monteiro C (eds) (2014) Our common future in Urban Morphology, FEUP, Porto (p. 373)

Em Belo Horizonte houve um processo de transformação que levou a uma redução significativa nas unidades das cinturas periféricas. Para uma melhor compreensão deste processo de transformação, as autoras do artigo classificaram cada unidade por acreção (aumento da área), redução que pode ocorrer através da alienação (perda de área para uso comercial ou residencial) ou transformação (mudar tipo de uso). Estas classificações permitem entender o que aconteceu a cada unidade de forma a registar o impacto dessas transformações nas cinturas periféricas e consequentemente na paisagem urbana.

‘A identificação e análise das unidades de cinturas periféricas, definem a forma e densidade da cidade, enquanto tipo de uso e potencial. Essas características refletem também o período histórico e as condições socioeconómicas do desenvolvimento urbano.’¹⁰

Assim grande parte das unidades que compõem a cintura periférica no perímetro da Avenida do Contorno, foram transformadas e sofreram reduções no espaço livre, ou seja houve um aumento da densidade de ocupação. *‘A redução na cintura periférica é o resultado mais importante que a transformação urbana testemunhou na área em estudo, o que pode explicar a distribuição da forma fragmentada da cintura interna analisada e identificada nas restantes áreas em Belo Horizonte. As cinturas periféricas da cidade são compostas de várias unidades que não estão conectados e não formam os anéis recorrentemente identificados em estudos tradicionais sobre o tema. Portanto, os elementos identificados em Belo Horizonte desenvolveram-se de uma forma diferente para aqueles testemunhados na pesquisa tradicional.’¹¹*

TORÚN

Torún é uma histórica cidade portuária dividida em duas partes, pelo seu rio Vístula. Esta cidade Polaca ribeirinha medieval desenvolveu-se a partir das suas muralhas, tal como muitas outras cidades, sendo que estas manifestam-se como um elemento / linha de fixação. De acordo com a autora Deptula (2014) em *Polish city from Conzenian perspective – fringe belt phenomenon in Torún*, esta é uma condição favorável para a formação de cinturas periféricas. Sabendo que a cidade teve um significativo papel defensivo, nomeadamente pelas sucessivas guerras e destruições, tem-se consciência dos acontecimentos históricos que contribuíram fortemente para o que é hoje a cidade. De acordo com o artigo, Torún é composta por duas cinturas periféricas – interior e exterior. A cintura interior está diretamente relacionada com os princípios e conceitos Conzenianos.

¹⁰ Simão K, Costa S, (2014) ‘Transformation of fringe belt units at the perimeter of Avenida do Contorno/Belo Horizonte/MG’, em Oliveira V, Pinho P Batista L, Patatas T and Monteiro C (eds) (2014) Our common future in Urban Morphology, FEUP, Porto (p. 382/383)

¹¹ Simão K, Costa S, (2014) ‘Transformation of fringe belt units at the perimeter of Avenida do Contorno/Belo Horizonte/MG’, em Oliveira V, Pinho P Batista L, Patatas T and Monteiro C (eds) (2014) Our common future in Urban Morphology, FEUP, Porto (p. 382/383)

‘É caracterizada por uma composição concêntrica e compacta, de grande cobertura espacial e tipos diversificados usos de solo, principalmente solos abertas e de instituições de uso público. Faz uma pausa distinta na estrutura espacial da cidade, enfatiza a especificidade da antiga zona de fortificação e separa as zonas residenciais de diferente gênese.’¹²

Quanto à cintura periférica exterior, a sua existência relaciona-se com a Segunda Guerra Mundial (o traçado do novo sistema viário corresponde à mesma época e está ligado à ‘pausa’ no desenvolvimento espacial da cidade. Sendo uma cidade com forte carácter defensivo, esta define parte dos elementos que a compõem por usos maioritariamente de função militar. Os solos de uso militar não estão afastados das zonas residenciais como seria de esperar. Pelo contrário, são envolvidos por essas mesmas zonas. (Figura 8)



Figura 8
Fringe belts em Torún, 2012
Baseado em Deptuła M, (2014)

MARINGÁ

Maringá é uma ‘cidade nova’. Assim, o caso de estudo desenvolvido por Meneguetti e Costa (2015) em *Fringe belt concept and planned new towns: a Brazilian case study* é diferente dos anteriores pois trata-se de uma cidade nova planeada. No entanto, Maringá cresceu por fases tal como a maioria das cidades estudadas. Numa primeira fase, a cidade desenvolveu-se dentro de um perímetro constituído por lotes urbanos com uso comercial e outros rurais. A conceção de toda a cidade baseia-se na linha de caminho-de-ferro. Numa segunda fase dá-se um novo crescimento da cidade movido por questões económicas (impulsão devido ao cultivo do café). Por fim a implantação do plano rodoviário leva a uma progressiva extensão da cidade.

¹² Deptuła M, (2014) 'Polish city from conzenian perspective – fringe belt phenomenon in Toruń', *ISUF* em Oliveira V, Pinho P, Batista L, Patatas T and Monteiro C (eds.) (2014) *Our common future in Urban Morphology*, FEUP, Porto. (p.351)

O que a análise de Maringá traz de novo ao estudo das cinturas periféricas é o facto de também numa cidade nova, de meados do século XX, é possível identificar cinturas periféricas.



Figura 9
Delimitação das cinturas periféricas: interior, média e externa da cidade de Maringá
Baseado em Costa, S. e Manegueti, K. (2014)

*‘...o espaço é algo em que o que se deixa é tão importante
como o que se preenche.’*

Fernando Távora, ‘Da Organização do Espaço’

Capítulo III. Aplicação do conceito à cidade do Porto

Método

O método passa pela identificação das grandes áreas urbanas de baixa ocupação com variados usos, geralmente de carácter público (sendo possível serem também privados), áreas de grandes dimensões geralmente sem ocupação ou áreas verdes com alguma dimensão contudo não programadas. Em grande parte, esses elementos podem ser também instituições e/ou equipamentos de carácter educativo; saúde; militar; lazer; cemitérios; hospitais; tribunais; universidades; desportivos e industriais. Desta forma não é considerado componente da cintura periférica qualquer outro espaço que não se encaixe neste perfil. Qualquer outro elemento, seja instituição ou equipamento ou área, inserido posteriormente sobre o planta do Porto, não pode ser considerado constituinte da cintura.

Tendo em conta a sua contextualização histórica da cidade, foi necessário a análise dos elementos constituintes/ mapas da evolução urbana que permitiram que a mesma tivesse consistência e se enquadrasse nos procedimentos anteriormente descritos. Para uma análise mais apurada, houve o recurso a imagens de satélite que complementaram assim uma análise cartográfica. Duas barreiras físicas de tempos distintos, a Muralha Fernandina e a Via de Cintura Interna (VCI) foram dois elementos fundamentais para a identificação das cinturas periféricas. Concluindo, a análise dos mapas permitiu que compreendêssemos os tempos de formação da cidade e das cinturas periféricas.

‘É importante entender as cinturas periféricas urbanas como um grupo de lotes individuais que integram o desenvolvimento histórico e ecológico da cidade. Histórico para representar a cidade, no seu desenvolvimento por ciclos económicos; e ecológico para os espaços livres, característicos da cintura periférica, que compõem o sistema de espaços livres na cidade.’¹³

Identificação

Como foi dito anteriormente, no ‘Método’, a identificação das cinturas periféricas está dependente da análise do crescimento da cidade e do reconhecimento dos seus ‘cheios’ e ‘vazios’. Assim, numa primeira fase, começou por identificar-se todos os ‘vazios’ da cidade do Porto. Foram identificados cerca de 65 espaços vazios cujas funções / programas são: cemitérios, jardins ou parques não programados e outros vazios sem qualquer uso, que encaixam no perfil ditado pelos princípios estudados por Conzen. Após os ‘vazios’ houve ainda a necessidade de reconhecer os ‘cheios’ (ou ‘vazios’ parciais) que também têm importância na composição da cintura periférica distinguindo-se claramente do processo de expansão corrente, ou normal, constituído essencialmente por áreas residenciais. São cerca de 70 espaços construídos, desde edifícios institucionais (militares, religiosos, hospitalares, escolares, universitários, tribunais, desportivos e de lazer) a edifícios com funções industriais.

¹³ Simão K, Costa S, (2014) ‘Transformation of fringe belt units ate the perimeter of Avenida do Contorno/Belo Horizonte/MG’, em Oliveira V, Pinho P Batista L, Patatas T and Monteiro C (eds) (2014) Our common future in Urban Morphology, FEUP, Porto (pp. 373)

Depois desta identificação foi necessário rever espaço a espaço, de maneira a garantir que só eram válidas as áreas que se enquadrassem adequadamente no estudo. Para facilitar essa análise, e aliado ao estudo do crescimento / desenvolvimento / expansão da cidade, recorreu-se (como se disse anteriormente) a outros dois elementos: a segunda muralha da cidade (Fernandina) e um eixo viário (VCI), que funcionam como linhas de fixação de duas cinturas periféricas. Assim os primeiros espaços validados foram aqueles que estavam 'agarrados' à muralha e que durante a análise aos mapas eram datados como sendo do século XIV/XV, e que se mantiveram inalterados ao longo dos séculos. Definiu-se assim a cintura periférica interna da cidade, junto ao seu núcleo histórico. O passo seguinte foi usar o mesmo método na procura de uma cintura externa. Desta forma procurou-se todos os 'cheios' e 'vazios', pertencentes ao século XX, que acabaram por formar a cintura periférica externa.

Mais difícil foi encontrar um ponto de equilíbrio capaz de ditar qual seria a melhor forma de reconhecer a cintura intermédia. Levantaram-se então questões como: Existiria uma cintura intermédia? A existir, seria constituída apenas elementos soltos e fragmentados? Ou existiriam elementos suficientes e com um elo de ligação capaz de formar uma nova cintura?

Posto isto, voltando à comparação dos mapas (1813 até 2010) e com recurso a imagens de satélite, a sobreposição de toda a informação levou a que se compreendesse que todos os elementos que formam a cintura periférica intermédia datavam de meados do século XIX e que funcionavam no conjunto como uma 'faixa'. Estava então encontrada a cintura periférica intermédia situada entre a interna e externa.

Conclui-se assim que a cidade do Porto, é constituída por três cinturas periféricas: a interior, adossada à muralha Fernandina (século XIV); a intermédia, de meados do século XIX; e, por fim, a exterior, ligada à VCI (século XX). As cinturas periféricas interiores e exteriores estão associadas às linhas de fixação.

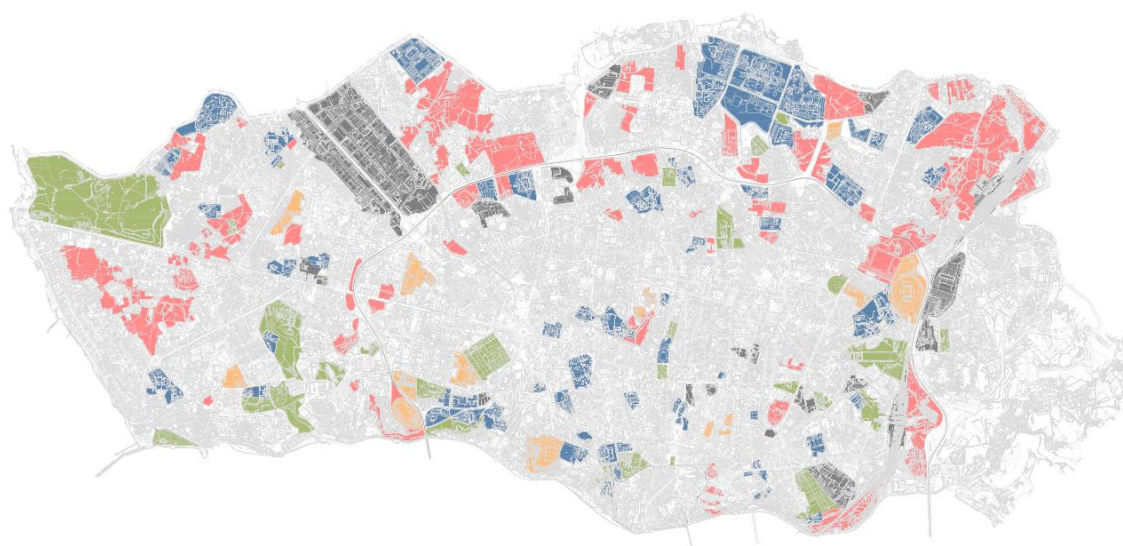
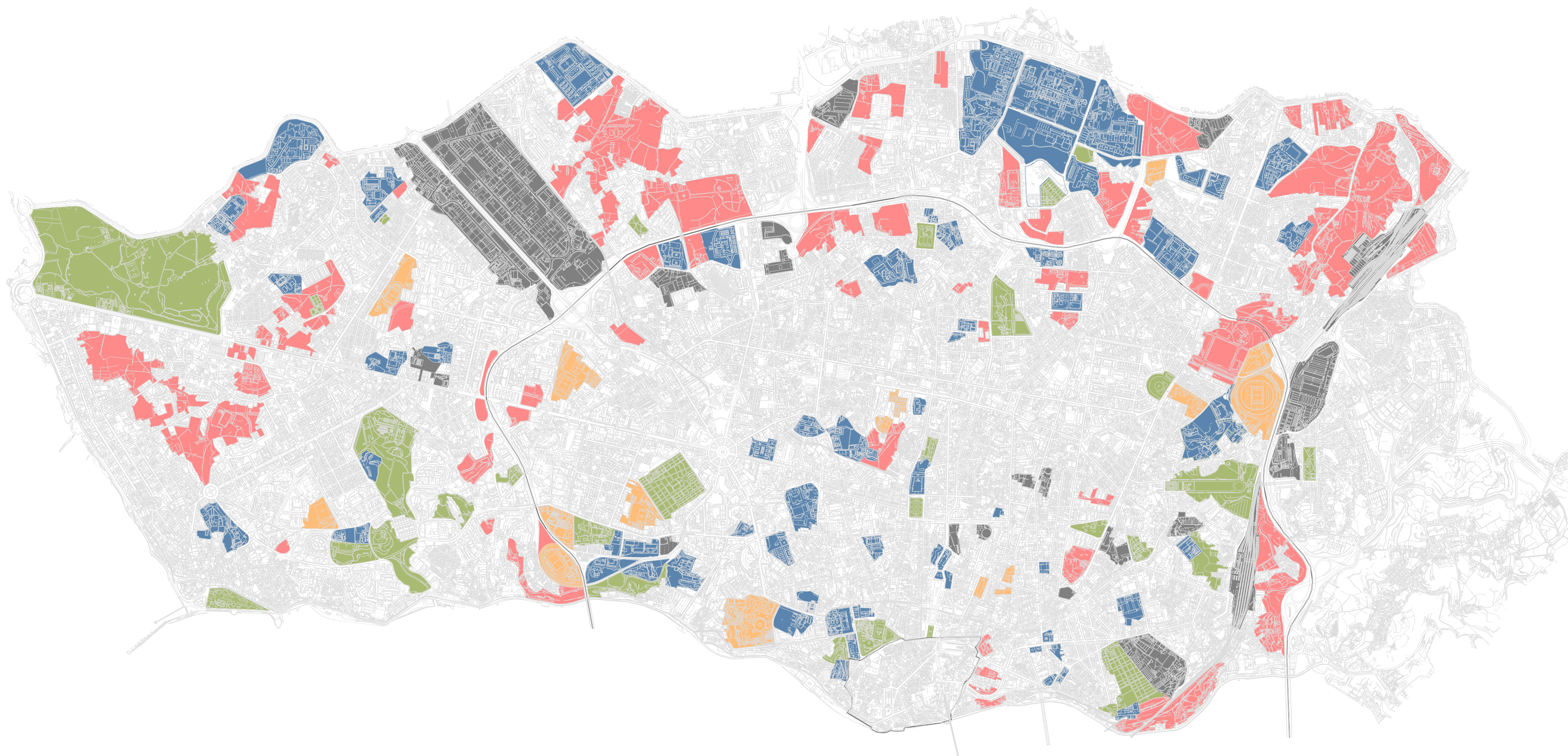


Figura 10
Identificação das cinturas periféricas – mapa de funções (VER MAPA 01)



— Linha de fixação (muralla fernandina) | Principal eixo (Via de Cintura Interna - VCI)

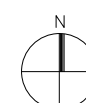
- | | |
|---|---|
|  INSTITUIÇÕES
(militares; religiosos; hospitalares; escolares e universitários e tribunais) |  INDÚSTRIAS
(fábricas; infraestruturas transportes) |
|  RECREIO
(desporto e lazer) |  ESPAÇO ABERTO
(cemitérios; jardins/parques) |
| |  USOS INDEFINIDOS
(vazios) |

MARTA SUSANA TRIGUEIRA BARBOSA

PLANTA DA CIDADE DO PORTO — IDENT. DOS ELEMENTOS A CONSTITUIR UMA CINTURA PERIFÉRICA (FUNÇÕES)

ESC. 1:20 000

OUTUBRO 2015



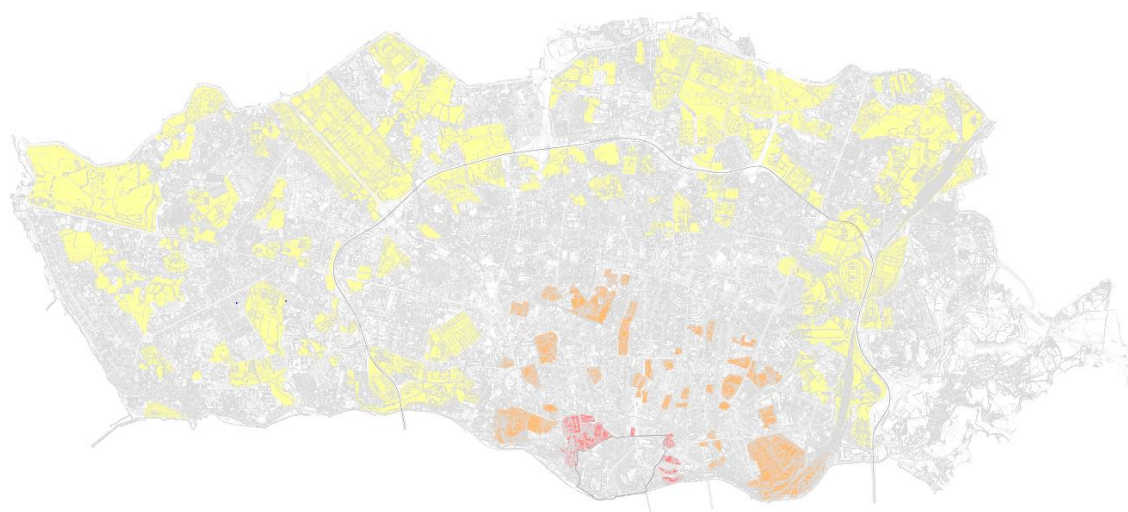


Figura 12

Identificação das cinturas periféricas – Mancha com mapa do Porto (VER MAPA 02)

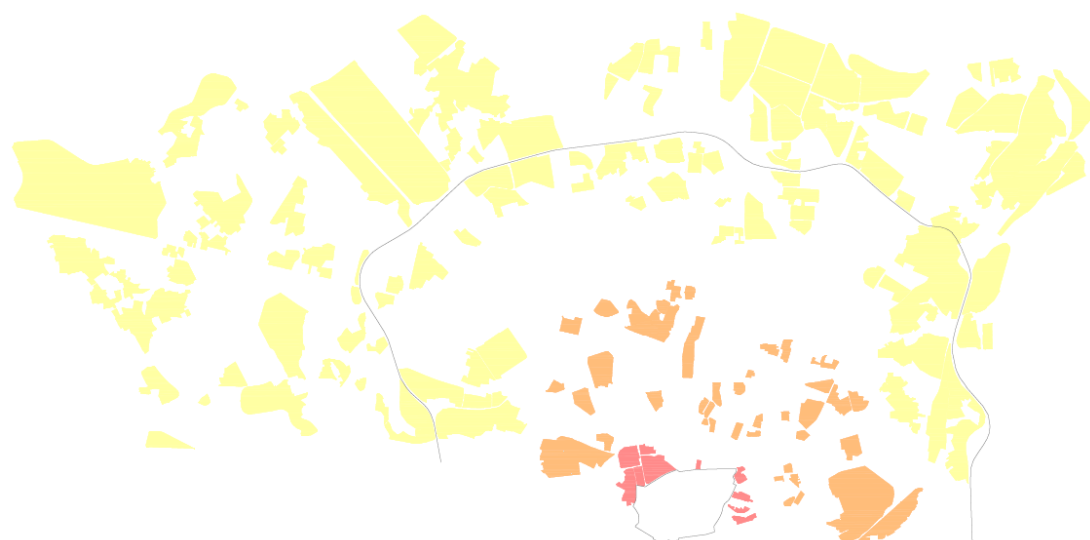


Figura 13

Identificação das cinturas periféricas – Mancha com muralha e via de cintura interna (VER MAPA 03)

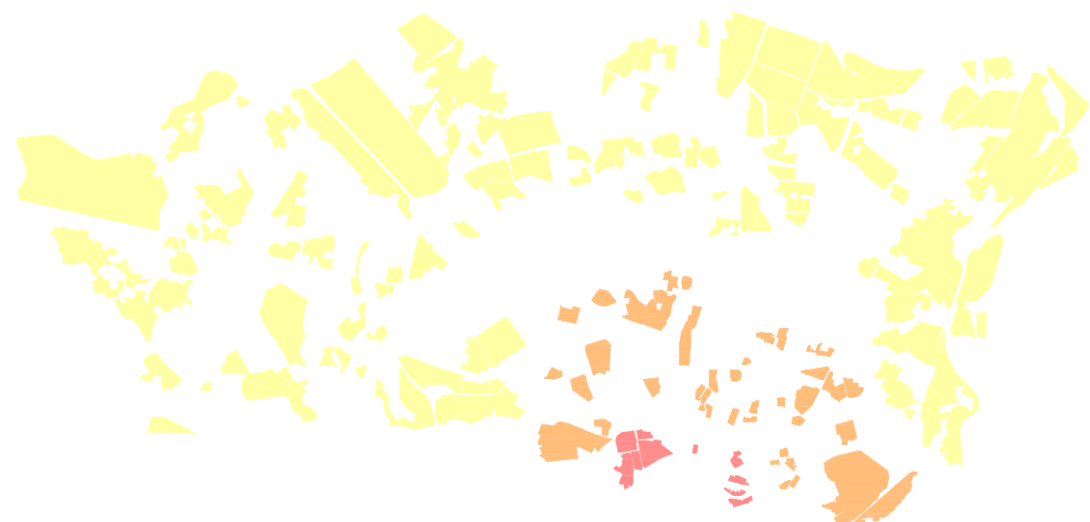
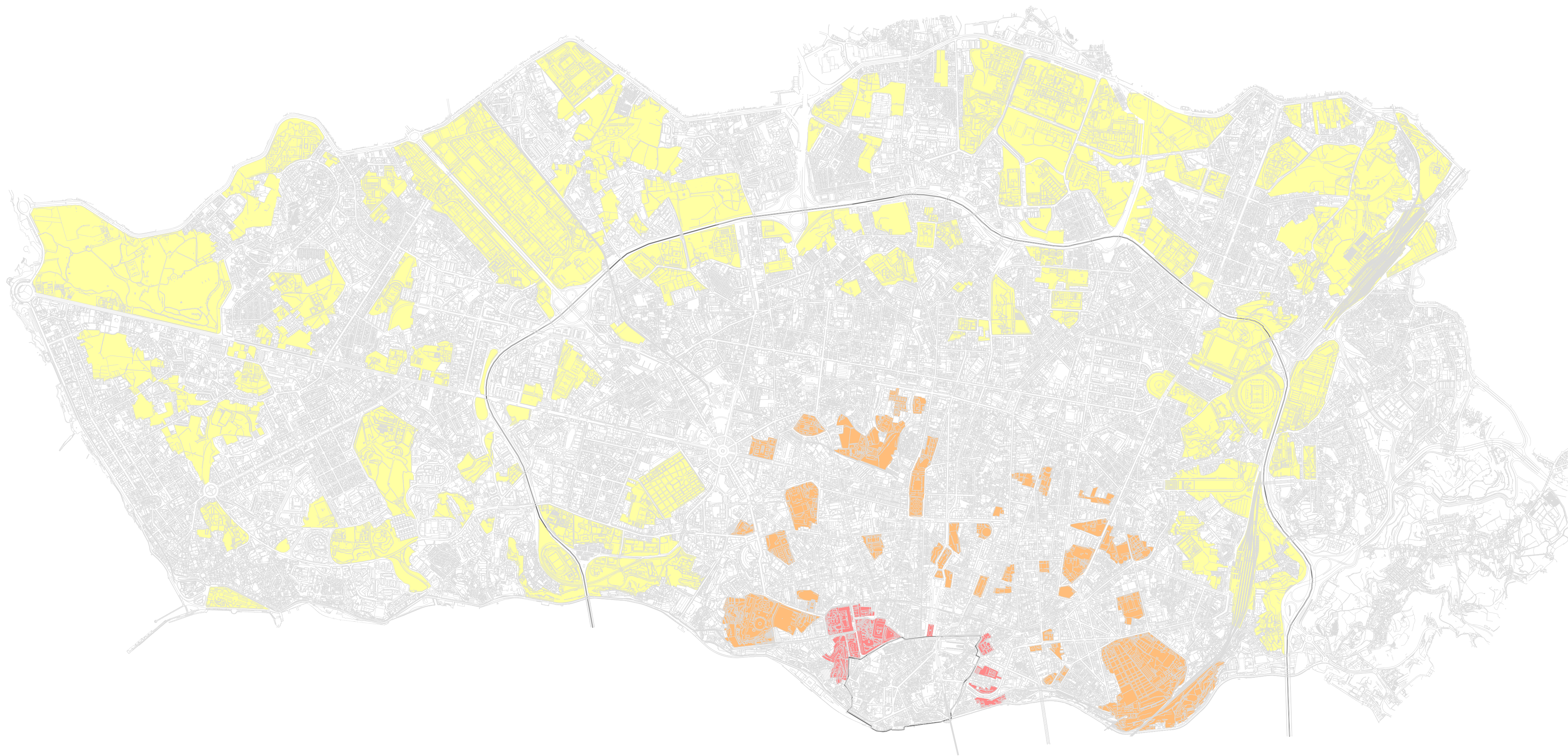


Figura 14

Identificação das cinturas periféricas – Mancha (VER MAPA 04)



— Linha de fixação (muralla fernandina) | Principal eixo (Via de Cintura Interna — VCI)

Cintura periférica (inner)
2ª muralha — século XIV/XV

Cintura periférica (middle)
Meados século XIX

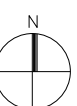
Cintura periférica (outer)
VCI — século XX

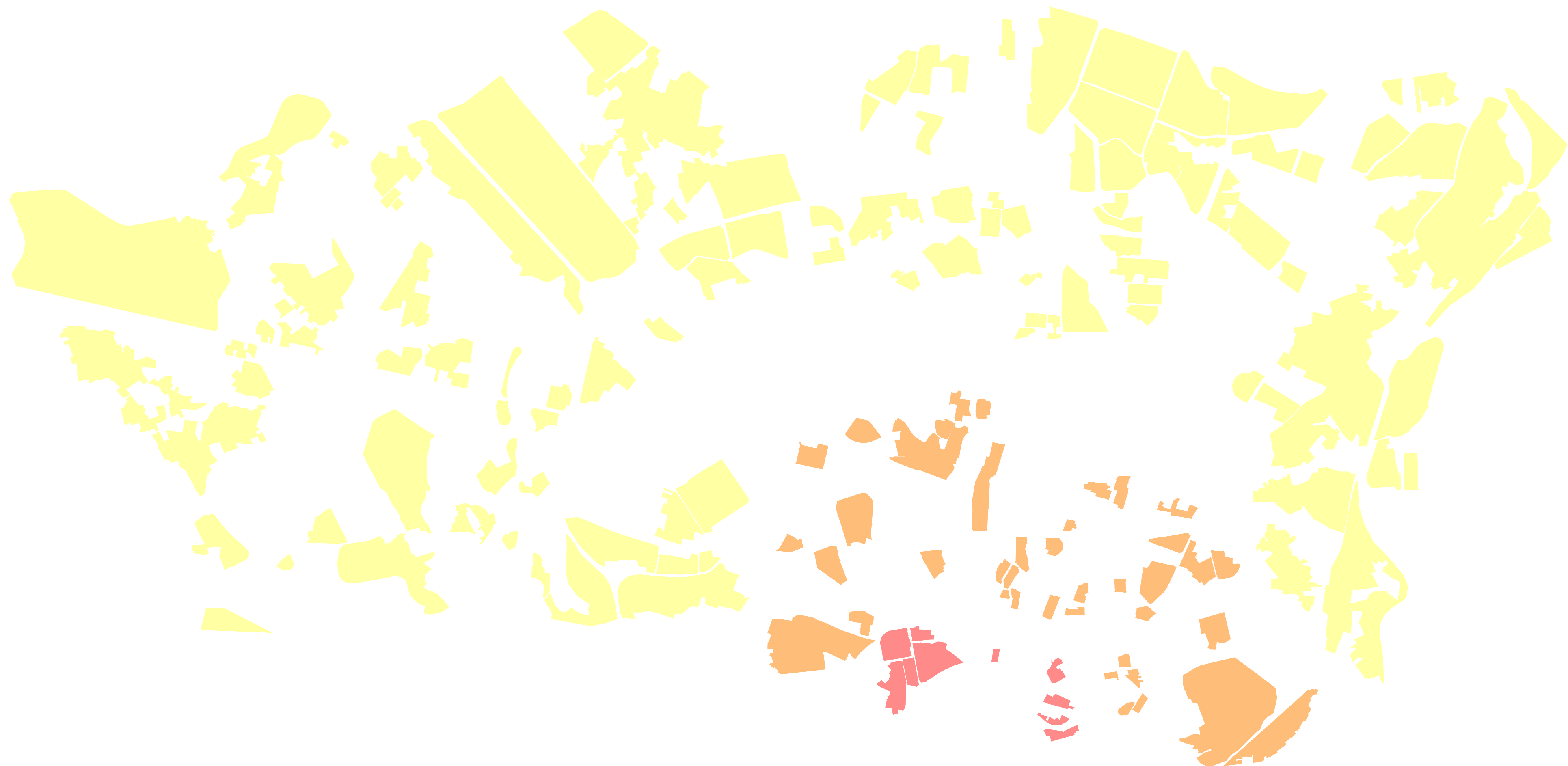
MARTA SUSANA TRIGUEIRA BARBOSA

PLANTA DA CIDADE DO PORTO — IDENTIFICAÇÃO DAS CINTURAS PERIFÉRICAS

ESC. 1:20 000

OUTUBRO 2015



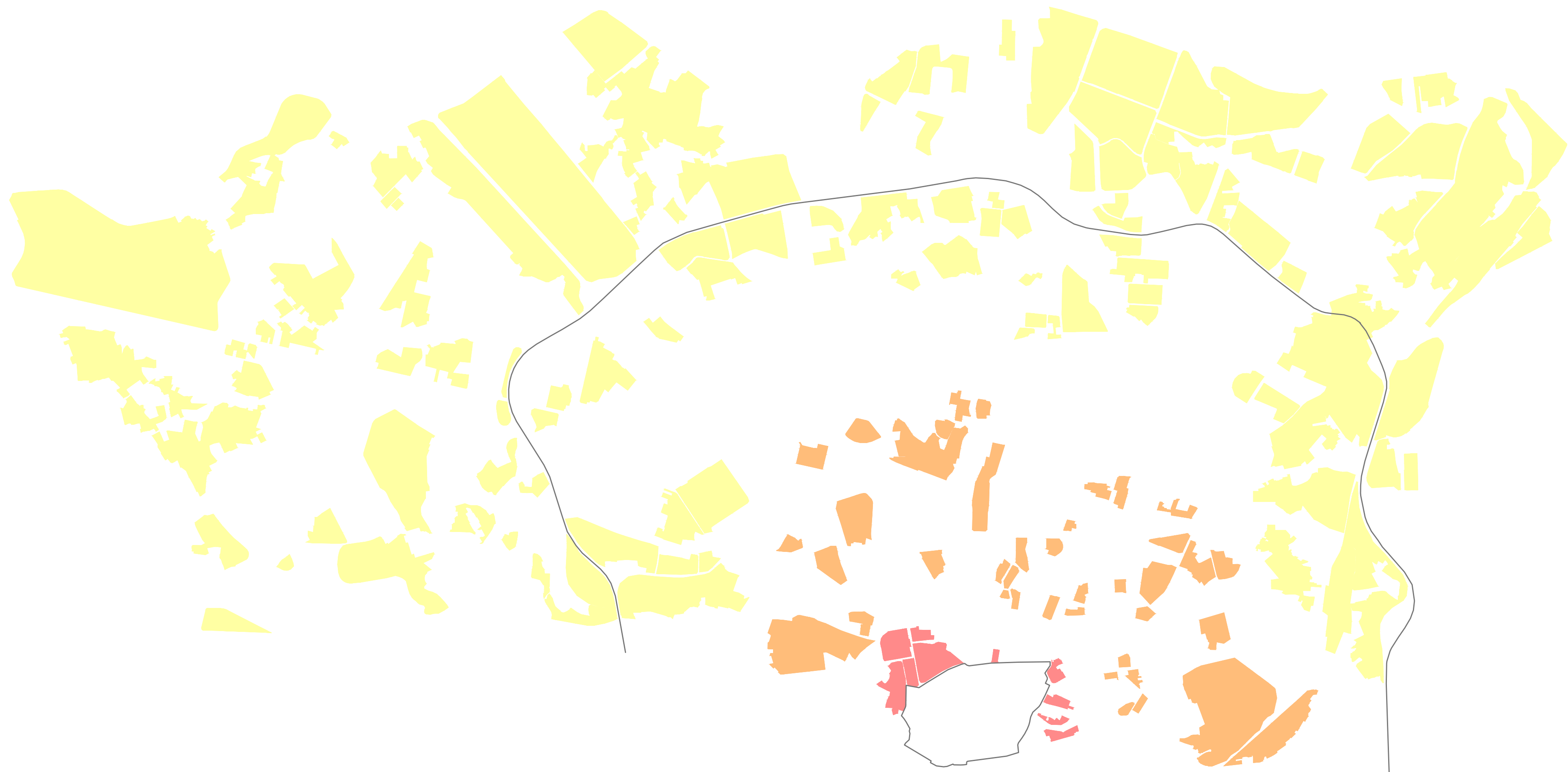


Cintura periférica (interior)
2ª muralha – século XIV/XV

Cintura periférica (intermédia)
Meados século XIX

Cintura periférica (exterior)
VCI – século XX



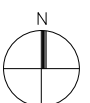


— Linha de fixação (muralla fernandina) | Principal eixo (Via de Cintura Interna - VCI)

Cintura periférica (interior)
2ª muralha - século XIV/XV

Cintura periférica (intermédia)
Meados século XIX

Cintura periférica (exterior)
VCI - século XX



‘...o espaço que separa e liga formas é também forma.’

Fernando Távora, ‘Da Organização do Espaço’

Capítulo IV. Projeto de intervenção no quarteirão do Parque das Camélias

Desde 1813 (data da primeira planta que inclui a cidade do Porto na sua totalidade), o quarteirão das Camélias, tem vindo a sofrer significativas alterações. Esta afirmação baseia-se numa análise das principais plantas existentes para a cidade do Porto. No mapa de 1813 (Figura 18), o quarteirão das Camélias surge com grandes dimensões mas sem uma clara definição formal. Contudo já se liam neste mapa um conjunto de edifícios construídos na frente de rua. Quanto ao interior do quarteirão, era composto apenas por terrenos de usos agrícolas.

Nas plantas subsequentes – de 1824, 1833 e 1939 - não houve alterações significativas, enquanto na planta de 1865, este apresenta uma maior organização dos lotes. Por fim, a planta de 1892 – passam pouco mais de vinte anos, entre 1865 e 1892 – regista grandes alterações. O quarteirão que em 1813 tinha uma grande dimensão está agora 'partido'. De referir que desde a planta de 1892 e a última planta que documenta a cidade do Porto (2010) registam-se diferenças e apesar da sua semelhança compreende-se que o quarteirão ainda foi alvo de algumas alterações nas suas frentes de rua. A Rua do Sol manteve todo o seu edificado, enquanto nas restantes ruas (Rua Augusto Rosa; Rua Duque do Loulé e Rua Alexandre Herculano) foi aumentando ou sendo retirado volume construído às frentes de rua. Apesar de todas estas alterações o miolo do quarteirão nunca veio a ser ocupado.

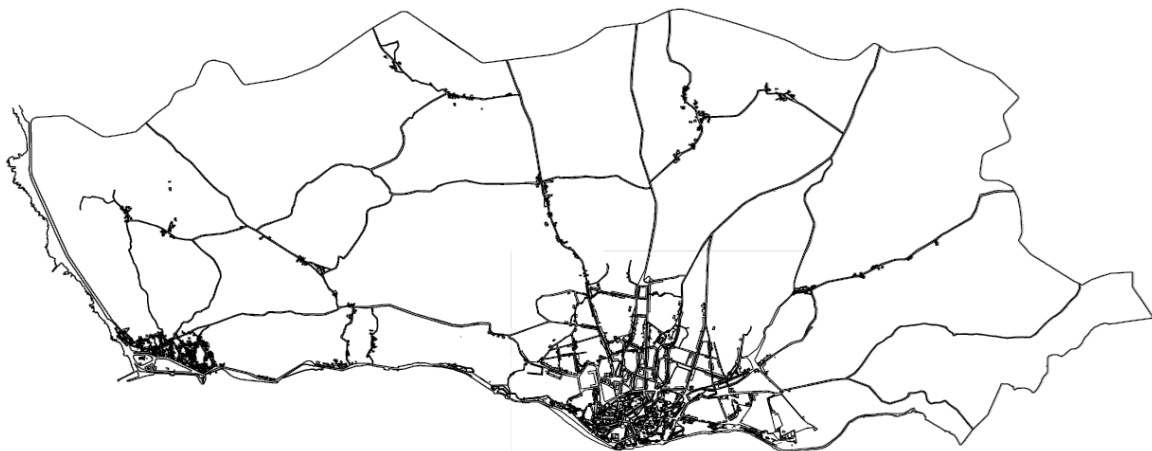


Figura 18

Planta da evolução urbana da cidade do Porto em 1813 (sem escala)
Baseado em Oliveira, V. (2013)

O estudo da evolução do quarteirão é importante para compreender como se chegou ao vazio existente (área de intervenção): percebendo que este não é um vazio criado por demolições, mas sim uma consequência do crescimento e evolução da cidade.

A proposta de intervenção para a parcela de grande dimensão neste quarteirão deveria contemplar um hotel. O hotel acabaria por ser implantado na frente da Rua Augusto Rosa, sustentado nesta análise sobre a evolução da cidade e de acordo com a regulamentação do Plano Diretor Municipal (PDM) para as Áreas de Frente Urbana Continua em Consolidação.

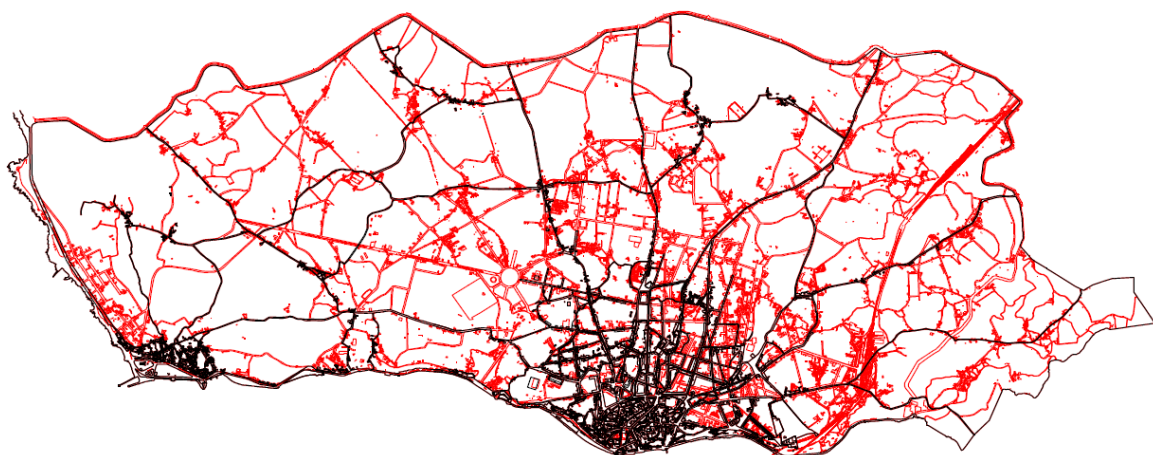


Figura 19

Planta da evolução urbana da cidade do Porto em 1865 (Preto) e 1892 (vermelho (sem escala)
Baseado em Oliveira, V. (2013)



Figura 20

Planta da evolução urbana da cidade do Porto em 1960 (Preto) e 1978 (vermelho (sem escala)
Baseado em Oliveira, V. (2013)

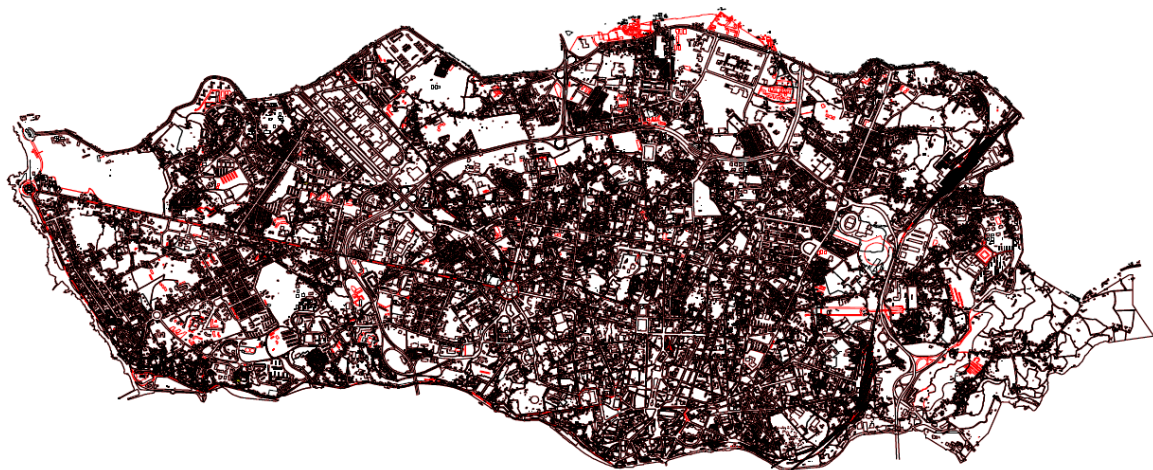


Figura 21

Planta da evolução urbana da cidade do Porto em 1997 (Preto) e 2003 (vermelho (sem escala)
Baseado em Oliveira, V. (2013)

a) Implantação e alinhamento

Introduzido o quarteirão, e focando apenas no lote em questão, a primeira análise foi no sentido de perceber aquilo que o rodeia. Neste momento, o lote divide o quarteirão em duas partes já que o atravessa desde a Rua Augusto Rosa até à Rua Duque de Loulé. A sudeste está toda a parte antiga da cidade medieval, nomeadamente as casas voltadas para a Rua do Sol e a noroeste, encontram-se casas de outras épocas, voltadas para a Rua Alexandre Herculano. (Figura 22)



Figura 22
Esquema representativo da área a intervir (sem escala)

Entre esses dois momentos, existe um grande vazio na frente da rua Augusto Rosa. Como o interior do lote se manteve ao longo dos tempos ocupado por espaços agrícolas sem qualquer construção física, isso era uma dificuldade acrescida, sabendo que na forma da cidade este quarteirão é claramente destacável pelo seu carácter.

A intervenção passava pela construção de um hotel de cidade, contemplando ainda uma passagem pedonal/percurso que unisse as duas ruas (Augusto Rosa e Duque de Loulé). Qualquer que fosse a intervenção, não era possível ignorar o PDM, ou seja, a implantação teria de rematar a frente de rua. Contudo antes da implantação havia ainda outro elemento que era fundamental para uma compreensão da área: na frente da Rua Duque Loulé o lote tinha 3 casas devolutas e duas entradas que as ladeavam. Assim começou o projeto. Teve duas grandes fases sendo que a primeira, foca-se na preocupação voltada para o lote e para o atravessamento pedonal. O lote porque foi deixado como espaço 'vazio' ao longo dos anos e a dúvida surgira para definir se este permaneceria então vazio ou seria ocupado com massa construída. Já o atravessamento porque fazia parte do lote. (Figura 23)



Figura 23
Esquema representativo do percurso (sem escala)

As casas devolutas que fazem frente de rua para Duque de Loulé, foram o ponto fundamental para iniciar o projeto. O mais correto seria recupera-las e mante-las usando as passagens laterais para definir de imediato qual seria a entrada / saída do atravessamento pedonal. Optando pela mais larga e 'digna', seria a entrada a nascente a principal fazendo que a outra adquirissem um carácter secundário. Focando a implantação do edifício, após estudar as áreas e todo o programa, chegou-se a uma forma paralelepípedica de aproximadamente 100m por 12m. (Figura 24)

Esta solução tinha pontos positivos e negativos. Por um lado, o edifício tinha só dois pisos e afastava-se de uma zona de ruído, já que se encontrava no miolo do lote. Contudo os pontos negativos pesavam mais sobre os positivos; ou seja, o edifício colmatava a rua em apenas 12m (quando existiam aproximadamente 56m de frente de rua), não cumprindo de todo o PDM; o edifício usava grande parte do terreno como área construída; e, por fim, o edifício tinha a sua fachada voltada para empenas e logradouros de casas antigas e em mau estado. A entrada a norte, a partir de Duque do Loulé, servia como entrada secundária, exclusivo ao estacionamento e a cargas e descargas. Por outro lado, a entrada a nascente era o ponto de ligação do percurso pedonal com Augusto Rosa. Como se vê na Figura 16, a área a verde seria a única área que a população local e residente poderia usar. Assim sendo, percebi que esta solução despendia demasiada área para construção, perdia área verde, e criava o problema das empenas e logradouros para resolver (não rematando a frente de rua). Era uma implantação que pouco se adequava às formas urbanas desta parte da cidade e ao interior do quarteirão enquanto área livre. (Figura 24)



Figura 24
Esquema representativo da primeira proposta (sem escala)

Abandonando parcialmente a ideia da primeira implantação, passou-se para a segunda fase do projeto, não esquecendo a necessidade de rematar a frente da Rua Augusto Rosa. Voltou-se novamente ao programa distribuindo por três pisos no limite da frente de rua fazendo essa distribuição por módulos, ou seja, 8m para a entrada do atravessamento pedonal, 44m para o edifício (os quartos eram modulares de 4m entre eixos) e, por fim, 4m restantes que permitiam uma entrada de serviço. O edifício não encosta a nenhuma das empenas facilitando assim a definição da sua cércea que devendo aproximar-se da altura dos edifícios vizinhos (sul). Desta forma o edifício torna-se então uma peça que é parte do conjunto.

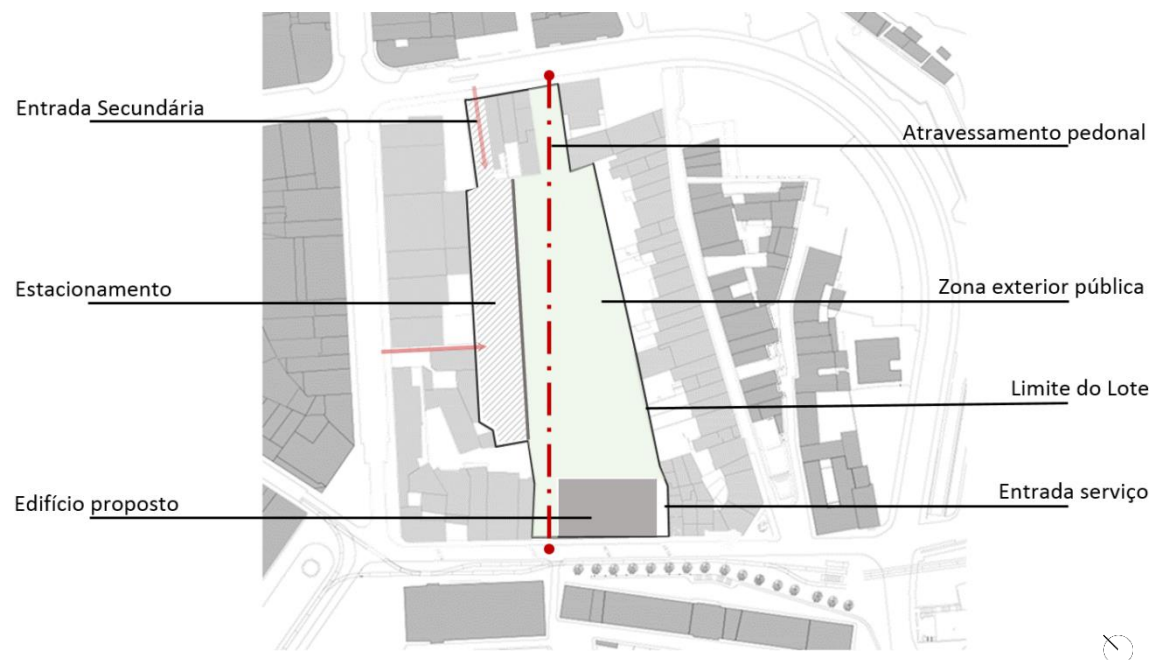


Figura 25
Esquema representativo da segunda proposta (sem escala)

Quanto ao percurso pedonal este tem origem do lado poente de Augusto Rosa terminando a nascente de Duque de Loulé. No lote passaram a existir dois momentos: o jardim / espaço público e ainda o estacionamento. Dessa forma o parque de estacionamento serviria apenas o hotel enquanto o jardim além do atravessamento pedonal público, permitia também que a população local o utilizasse como espaço de lazer. (Figura 25)

b) Espaço exterior (restante área do lote)

A implantação do edifício faria parte do quarteirão, criando um todo. Contudo haviam ainda pontos que não estavam resolvidos: empenas vizinhas; perceber se fazia ou não sentido manter o parque de estacionamento público; e, principalmente, desenhar no espaço exterior uma composição que lhe pudesse dar uma ‘função’. Apesar da intenção, existia sempre o facto, de o espaço exterior em questão, estar no interior de quarteirão e ser conformado por traseiras de edifícios. Tal como o edifício principal (o hotel), o espaço exterior também foi pensado e desenhado por fases, sendo que cada uma delas partiu sempre de uma motivação ou necessidade. As diferentes fases refletem uma evolução, ao mesmo tempo que compõem o espaço e lhe acrescentam algo. Assim a primeira fase está representada na figura 26, onde o espaço exterior é composto por parque de estacionamento público, e uma área verde de jardim em frente ao hotel com o percurso pedonal. Entre eles existia um muro na continuação de um logradouro vizinho fazendo a separação dos espaços. Na segunda fase, mantiveram-se todos os elementos anteriores, acrescentando um equipamento na frente de rua de Augusto Rosa. Essa solução permitia controlar a proporção da entrada no lote. Contudo, 8m não era uma dimensão exagerada e não havia uma justificação forte para uma nova construção na frente de rua, já que o vão de 44m do hotel eram suficientes para consolidar a mesma.



Figura 26 e 27

Esquemas representativos das diferentes propostas para o espaço exterior (sem escala)

Assim, na terceira fase permanece o parque de estacionamento, o muro e o percurso; mas a área verde é dividida e são propostos equipamentos desportivos ao ar livre, o que permite uma melhor definição do que é o espaço exterior de utilização pública (tanto do hotel como da população residente). (Figura 26)

Na figura 26 estão representadas como áreas verdes três momentos em que a mais próxima ao hotel seria apenas de utilização do mesmo como área ajardinada e de lazer, enquanto os outros dois espaços seriam partilhados e teriam elementos desportivos. As empenas / vistas para os logradouros começam a ser tratadas com elementos vegetais que constituem uma barreira para as traseiras das casas.

Porém, sentia que o desenho para o interior do lote poderia não ser o mais adequado. Assim, refletindo novamente sobre o sítio onde o lote se insere na cidade, bem como sobre a sua evolução histórica, e os princípios definidos pelo PDM, decidi 'limpar' toda a área - compreendendo que o lote está no centro da cidade, é de fácil acesso, não havendo necessidade de criar um parque de estacionamento. Essa ideia é abandonada. Quanto ao jardim, havia a preocupação de criar um momento de 'pausa' na cidade. De referir que antes da sua utilização atual (centro de camionagem aberto) a parcela fora constituída apenas terras agrícolas, verdes e livres. Talvez pudesse ser essa a verdadeira chave para trabalhar o interior do lote.

Segue-se então a quarta fase, agora sem estacionamento, com o foco no jardim e no percurso, recuperando a ideia de implantação de um equipamento desportivo. (Figura 27)

Mas nem tudo estava resolvido: se miolo do lote seria um jardim, por que razão teria um equipamento? E o percurso? Porque ligar a entrada poente com a nascente, em vez de poente/norte? Eram demasiadas as dúvidas e a ausência de um fio condutor para argumentação/construção do espaço.

A fase cinco começa com a definição clara de um hotel, um jardim, duas entradas para Duque de Loulé (norte e nascente). Há um percurso a definir. Não sendo necessárias duas entradas em Duque de Loulé, a entrada localizada a norte foi alterada com a proposta de uma casa, ficando a nascente então a entrada para o lote. O percurso é constituído por um caminho direto até Augusto Rosa e o jardim é um espaço aberto, pontuado com lugares de estar / lazer e alguma vegetação. Para as empenas e traseiras das casas, são usados também elementos vegetais que funcionam como uma barreira. Compreendeu-se que a atitude projetual mais correta era manter o interior do lote como este sempre foi – amplo, aberto...um vazio na cidade. (VER ANEXO A)

Os ‘vazios’ na cidade do Porto são maioritariamente elementos sem qualquer uso ou espaços com funções de lazer como por exemplo jardins. São áreas não planeadas que vão ficando por ocupar ao longo do crescimento da cidade. Como tal, a parcela que constitui o Parque das Camélias, e que tinha como ocupação um parque de camionagem a céu aberto, foi reestruturado de forma a ganhar uma nova imagem mais aproximada da sua génese.

Após a intervenção verifica-se que a parcela sofreu poucas transformações. O parque de camionagem foi recolocado noutra espaço da cidade deixando a área tal como é – um ‘vazio’, com uma importância para a leitura da estrutura da cidade. A intervenção edificada concentrou-se apenas na frente de Rua Augusto Rosa, mantendo o interior do lote amplo e sem qualquer ocupação, na busca de manter os princípios registados desde a sua formação até hoje. A cidade deve apoiar-se sempre num olhar para o futuro, de maneira a acolher sempre intervenções que melhorem e se adequem às necessidades da população, contudo esta nunca deve perder a sua identidade, origens e percurso. Assim, adequada a uma análise do lugar, propôs-se na frente de rua o hotel com uma entrada para o ‘miolo’ do lote (tanto na Rua Duque de Loulé como na Rua Augusto Rosa). As poucas alterações a que esteve sujeito dizem respeito a duas implantações e ao desenho do espaço exterior. Quanto às implantações, estas localizam-se nos dois limites do lote (Duque de Loulé e Augusto Rosa). Em Duque de Loulé, a implantação de uma casa que encerra uma das entradas, e em Augusto Rosa, o hotel que ocupa quase toda a frente de rua. Retirando o equipamento desportivo existente e não acrescentando qualquer nova construção física no centro do terreno, este voltou a ganhar o carácter de ‘vazio’, com o propósito de jardim ou terreno livre, apenas de apoio ao hotel e à cidade. Como podemos confirmar, desde cedo que esta parcela se mantinha aberta fazendo parte da linha dos vazios na cidade do Porto, ou seja um fator de permanência após intervenção. Uma permanência que levou esta área a ser parte integrante da cintura periférica interior da cidade.

Capítulo V. Considerações Finais

Esta dissertação partiu de uma interrogação/inquietação: a existência de um vazio de grandes dimensões numa área consolidada da cidade é um fenómeno aleatório ou tem por trás uma lógica que o relaciona, de modo estrutural, com outros vazios na cidade?

Na resposta a esta pergunta aplicou-se, nesta dissertação, um conceito da geografia urbana; um conceito formulado por Herbert Louis na Alemanha dos anos 30 e desenvolvido por M.R.G. Conzen, em Inglaterra, a partir dos anos 60. Esta interrogação de base não tem apenas um propósito analítico visando, pelo contrário, ser um dos elementos de suporte de uma proposta arquitetónica. Para o desenvolvimento desta proposta era assim fundamental compreender ‘onde estamos a trabalhar’, procurando sempre uma compreensão mais alargada do lugar a intervir. Dessa forma apreende-se não só o lugar como também tudo o que o rodeia e a sua participação na história urbana da cidade. O conceito de cintura periférica, anteriormente aplicado em várias cidades em diferentes continentes foi aqui aplicado à cidade do Porto, com o objectivo de compreender a sua estrutura física.

Numa reflexão geral, baseada no estudo de várias cidades (Birmingham, Pingyao, Como, Mersin, Belo Horizonte, Torún e Maringá) foram reconhecidos e apresentados os princípios e elementos fundamentais constituintes das cinturas periféricas. Após a sua identificação, estas cinturas revelam a sua importância no crescimento físico da cidade – e indirectamente uma dimensão económica e social, pois definem momentos ou processos relacionados com acontecimentos históricos ou geográficos capazes de manter ou transformar, a parcela ao longo do tempo.

A identificação das cinturas periféricas da cidade do Porto teve em conta as grandes transformações da estrutura urbana, desde a segunda muralha (século XIV), passando por meados do século XVIII/XIX, na época dos Almadas e as suas influências, até aos dias de hoje. Identificaram-se três cinturas periféricas: interior, intermédia e exterior. É importante perceber que a cidade não é uma ‘mancha’ única; é composta por diferentes partes. Para compreender a cidade, é tão necessário compreender as ruas e os edifícios como os vazios por eles deixados. Perceber a sua lógica, a sua origem e o seu motivo. Compreender onde estão e porque foram alterados ou permanecem ao longo dos séculos.

*‘...o espaço que separa e liga as formas é também forma’.*¹⁴

Relativamente ao espaço de intervenção, o estudo das cinturas periféricas, auxiliou à compreensão da verdadeira importância de intervir numa zona histórica, numa parcela que se manteve praticamente inalterada durante séculos. As suas características de vazio aberto e permanente desde a sua formação até hoje, permitiram que se designasse o espaço como um ‘fragmento’ da cintura periférica interna. Esta análise levou a que, ao longo da intervenção, houvesse sempre uma ponderação na implantação do edifício (hoteleiro) e na reorganização do miolo da parcela. Optou-se conscientemente por preservar a parcela, em larga medida, como um grande vazio urbano com um contributo para a leitura da estrutura da cidade do Porto.

¹⁴ Távora, Fernando ‘Da organização do espaço’ (pp. 12)

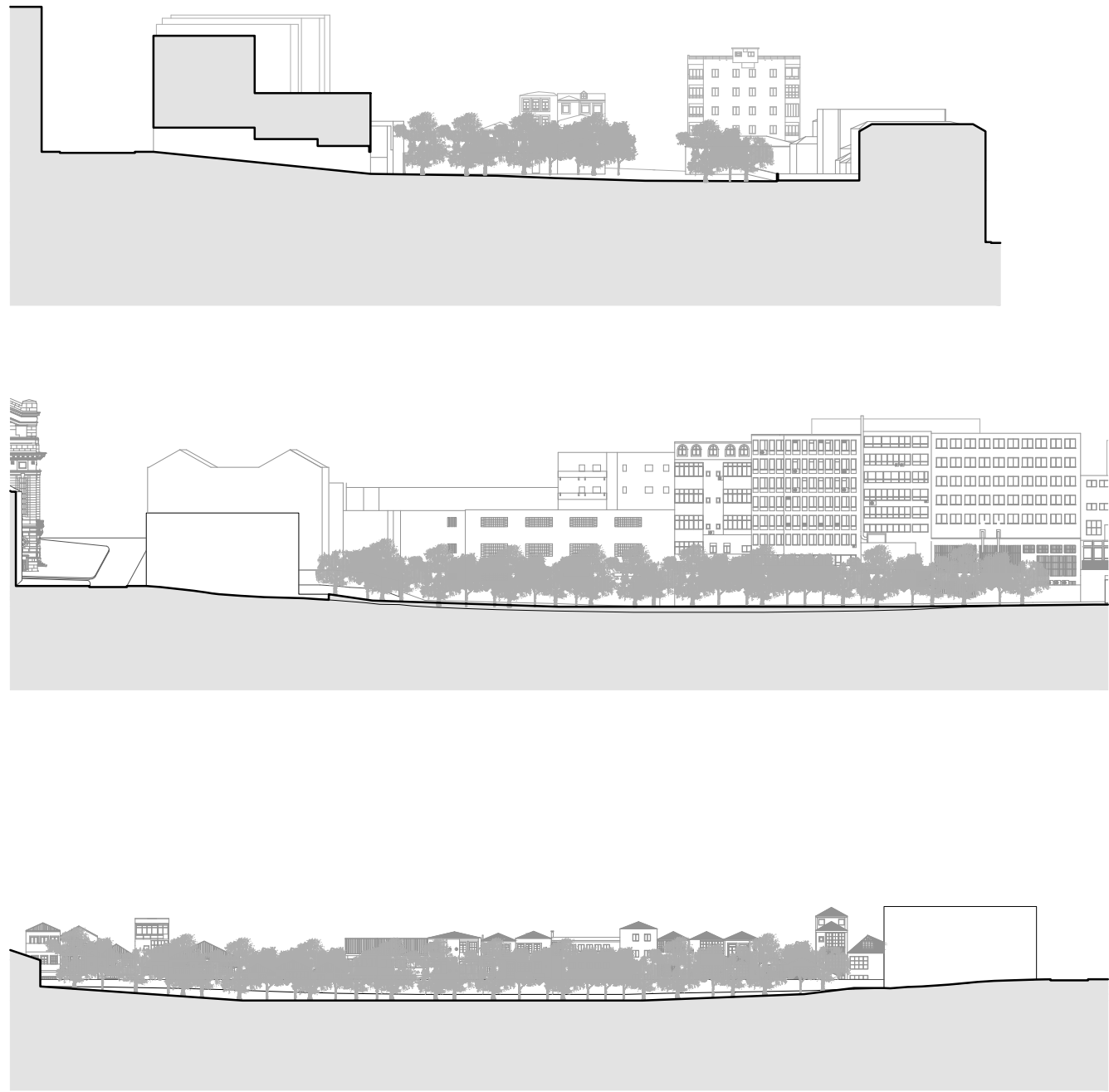
Bibliografia

- Conzen, M. P. (2009) 'How cities internalize their former urban fringes: a cross-cultural comparison', *Urban Morphology* 13, 22-54
- Conzen, M. P., Gu, K. e Whitehand J. W. R. (2012) 'Comparing Traditional Urban Form in China and Europe: A Fringe-Belt Approach', *Urban Geography* 33, 22-45
- Conzen, M. R. G. (1960) *Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis*, Institute of British Geographers Publication 27, George Philip, Londres
- Costa, S. e Manegueti, K. (2014) 'Fringe belt concept and planned new towns: a Brazilian case study' *ISUF em Oliveira V, Pinho P, Batista L, Patatas T e Monteiro C (eds.) (2014) Our common future in Urban Morphology*, FEUP, Porto
- Deptuła, M. (2014) 'Polish city from conzenian perspective – fringe belt phenomenon in Toruń', *ISUF em Oliveira V, Pinho P, Batista L, Patatas T e Monteiro C (eds.) (2014) Our common future in Urban Morphology*, FEUP, Porto.
- Oliveira, V. (2013) A evolução das formas urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX, *Edições UP*, Porto.
- Simão, K. e Costa, S. (2014) 'Transformation of the fringe belt units at the perimeter of Avenida do Contorno/Belo Horizonte/MG', *ISUF em Oliveira V, Pinho P, Batista L, Patatas T and Monteiro C (eds.) (2014) Our common future in Urban Morphology*, FEUP, Porto.
- Távora, F. (1962) *Da organização do espaço*, FAUP Publicações, Porto
- Unlu, T. (2013) 'Thinking about urban fringe belts: a Mediterranean perspective', *Urban Morphology* 17, 5-20.
- Whitehand, J. (2013) 'Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana', *Revista de Morfologia Urbana* 1, 45-52.
- Whitehand, J. e Morton, N. (2003), 'Fringe belts and the recycling of urban land: an academic concept and planning practice', *Environment and Planning B: Planning and Design* 30, 828-831.
- Whitehand, J. e Morton, N. (2004), 'Urban morphology and planning: the case of fringe belts', *Cities*, 21, 275-289
- Whitehand, J., Gu, K. e Whitehand, S. (2011), 'Fringe belts and socioeconomic change china', *Environment and Planning B: Planning and Design* 30, 828-831

Anexos



PLANTA IMPLANTAÇÃO
1:500
0 5 25 m

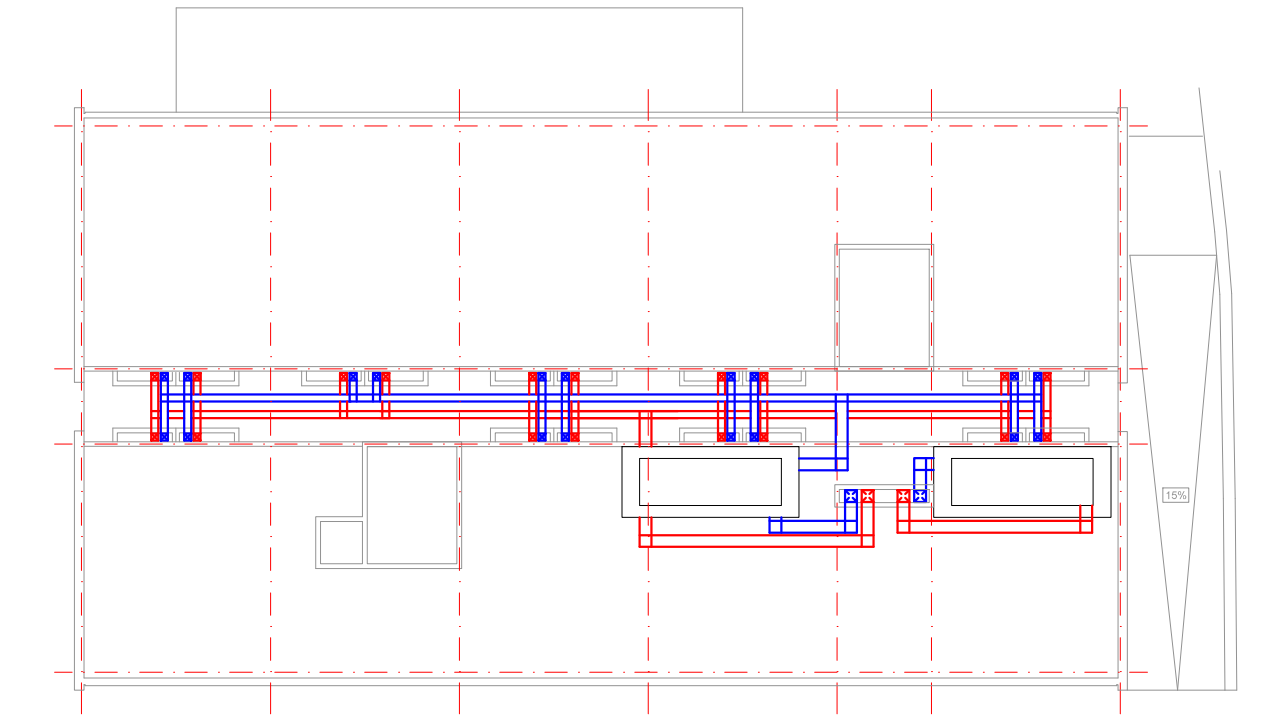
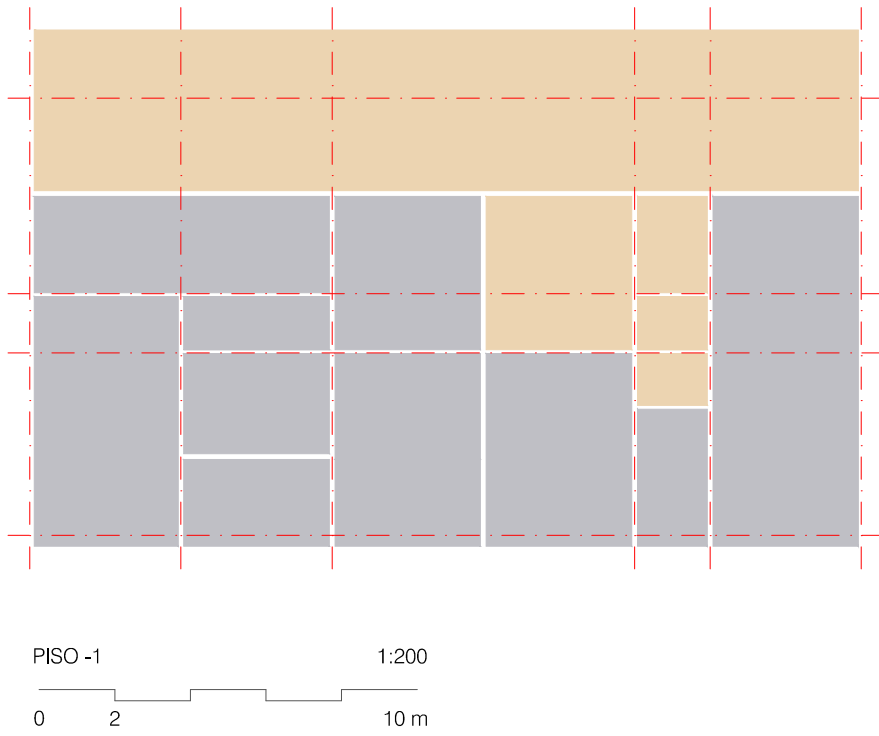
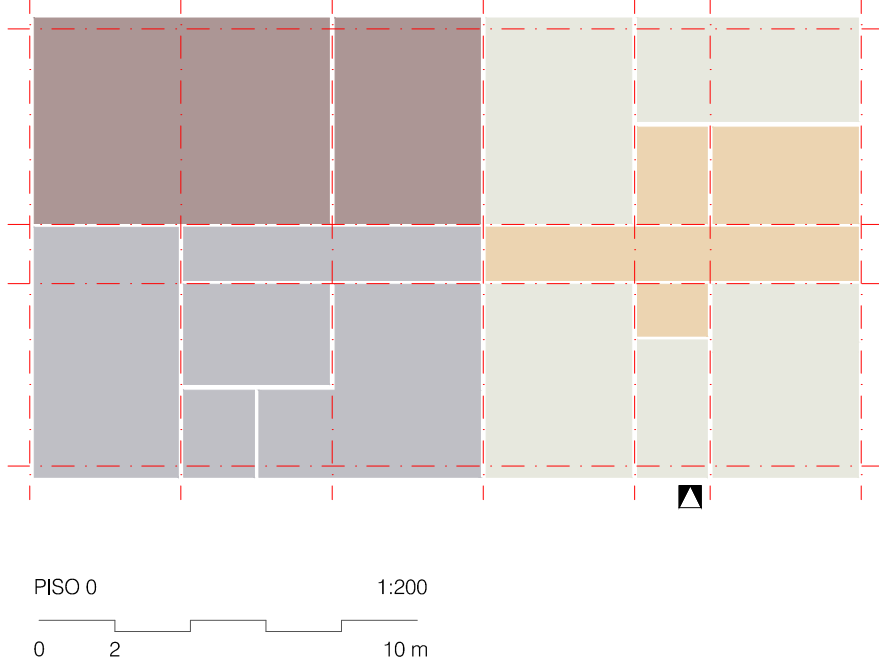
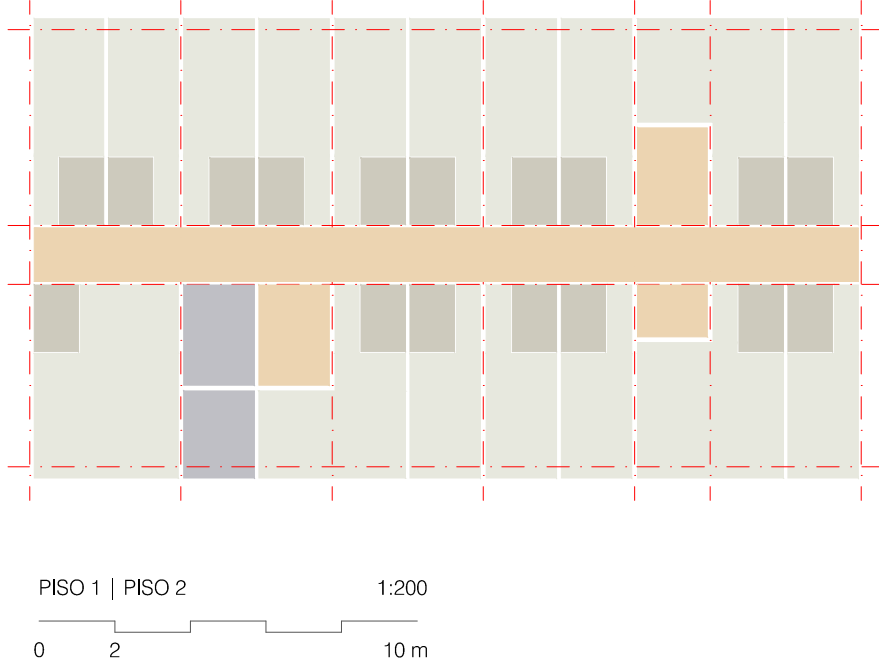
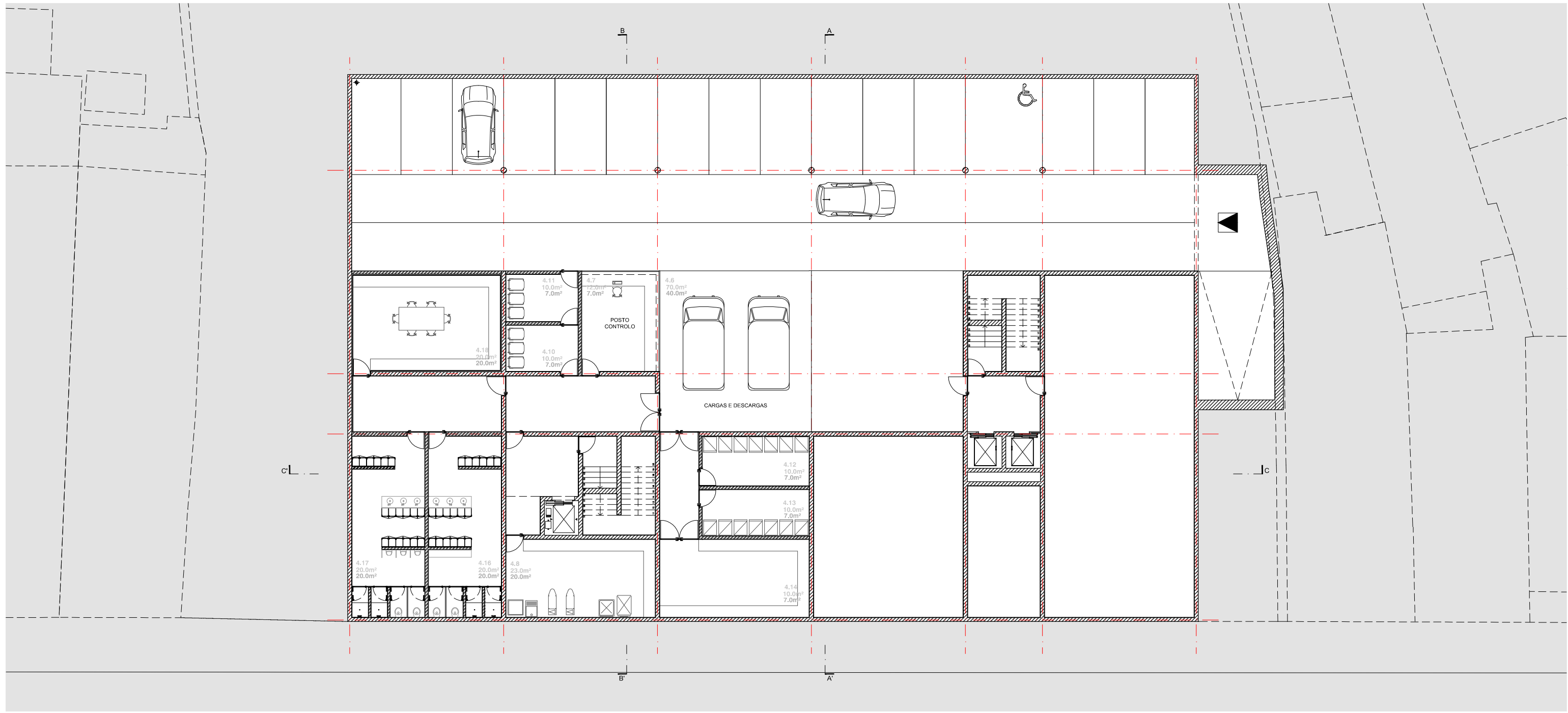
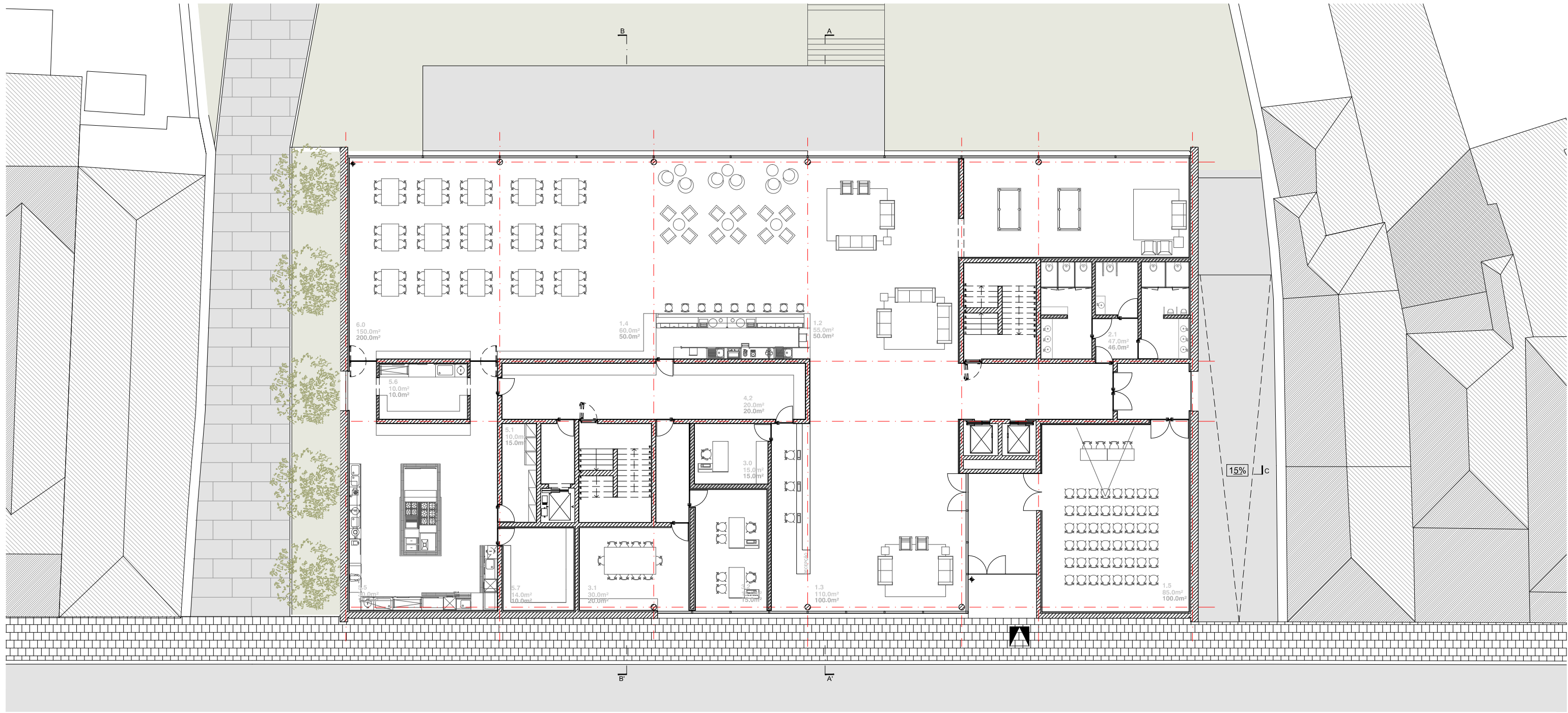


PERFIS
1:1000
0 10 50 m

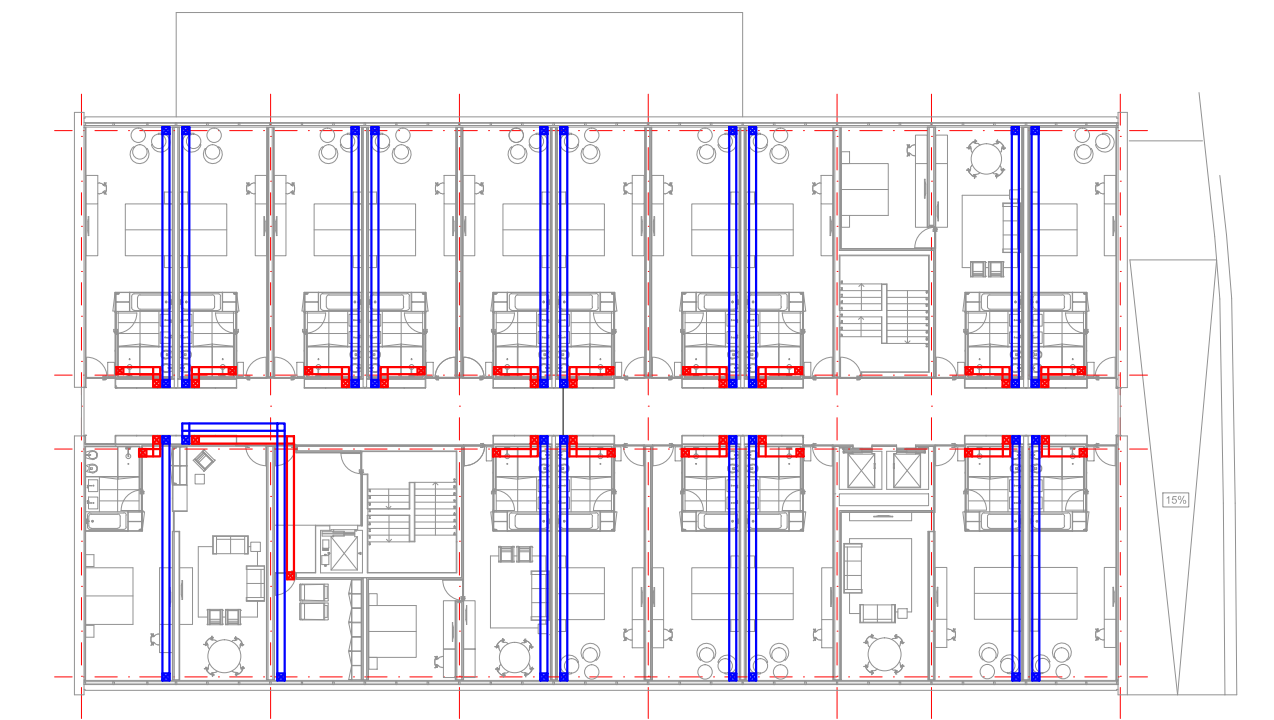


Edifício existente Edifício proposto (Hotel) Zona Verde Zona lazer (proposta)

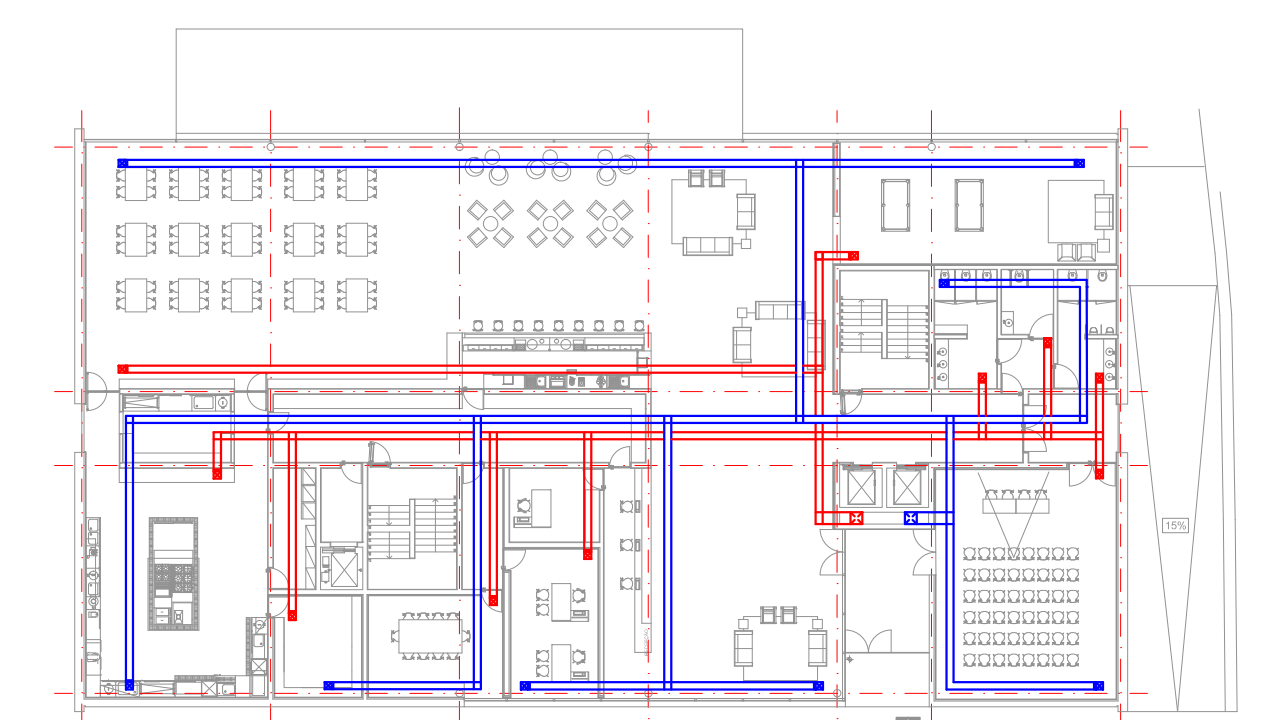




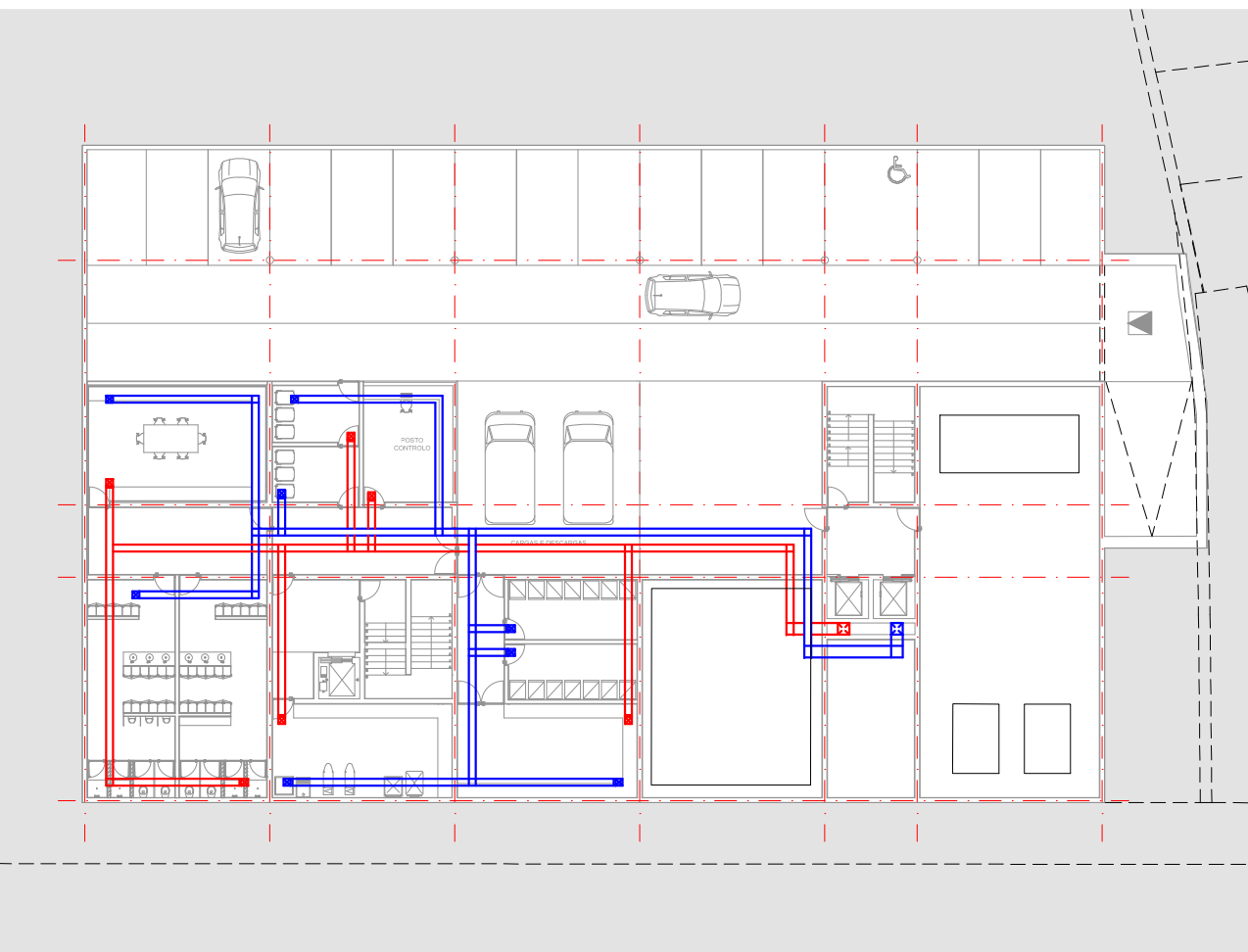
PLANTA COBERTURA - INFRAESTRUTURAS (sem escala)



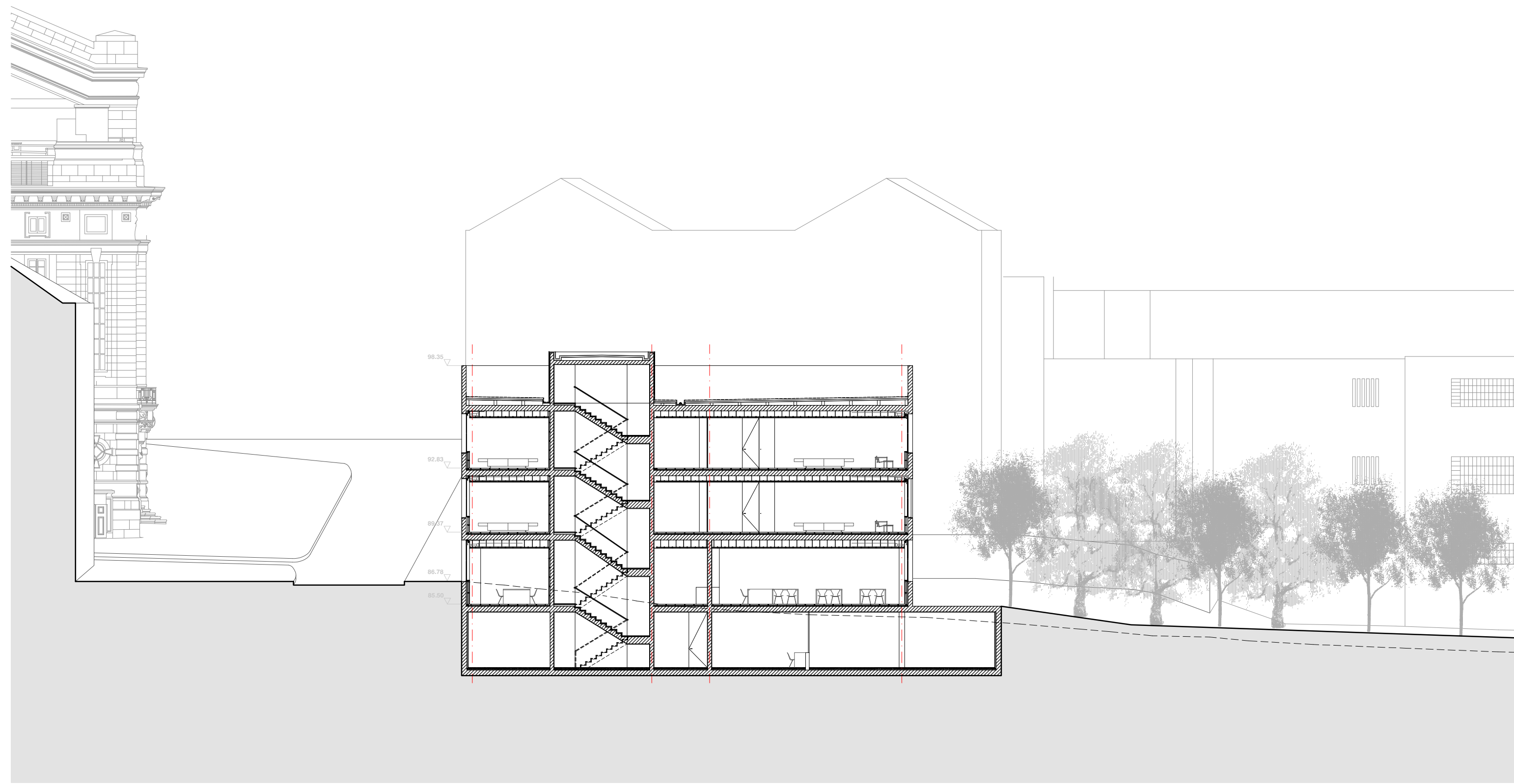
PLANTA PISO 1 e 2 - INFRAESTRUTURAS (sem escala)



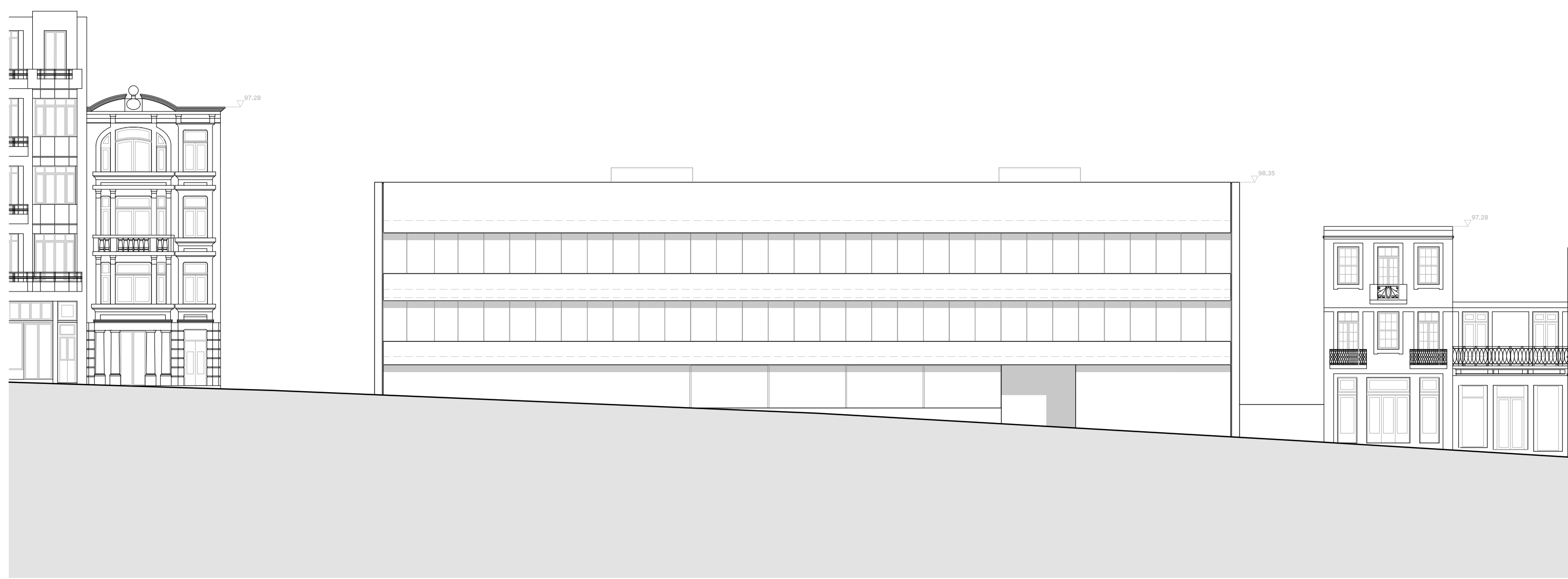
PLANTA PISO 0 - INFRAESTRUTURAS (sem escala)



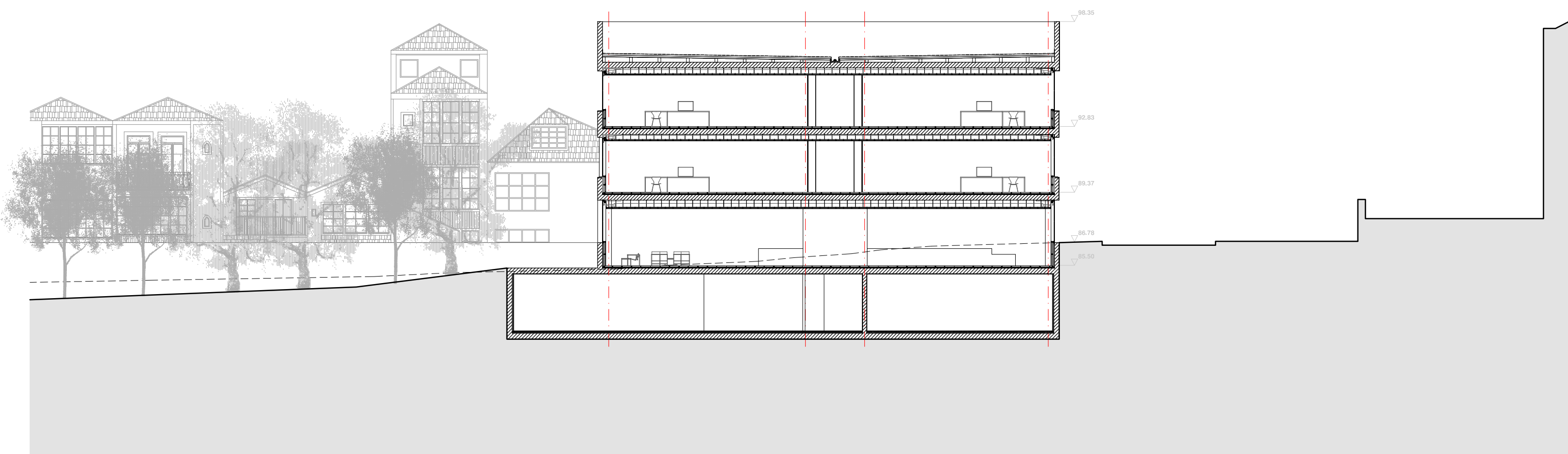
PLANTA PISO -1 - INFRAESTRUTURAS (sem escala)



Corte Transversal 1:200
0 2 10 m



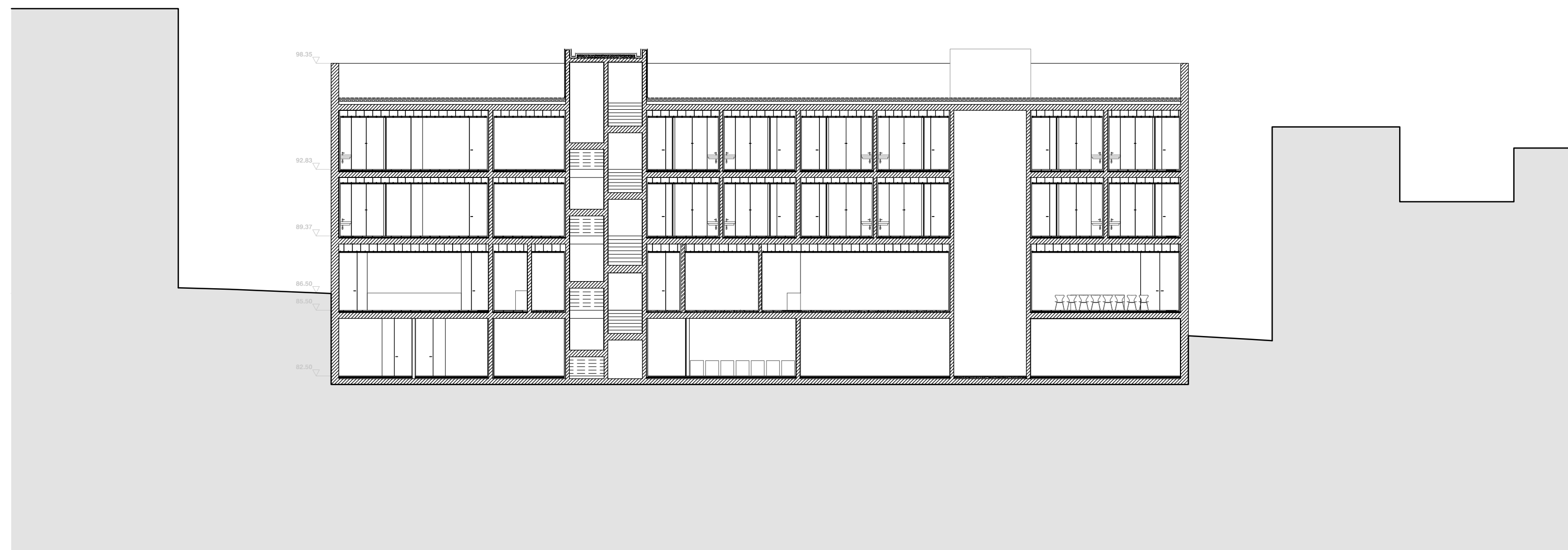
Alçado Pôrto 1:200
0 2 10 m



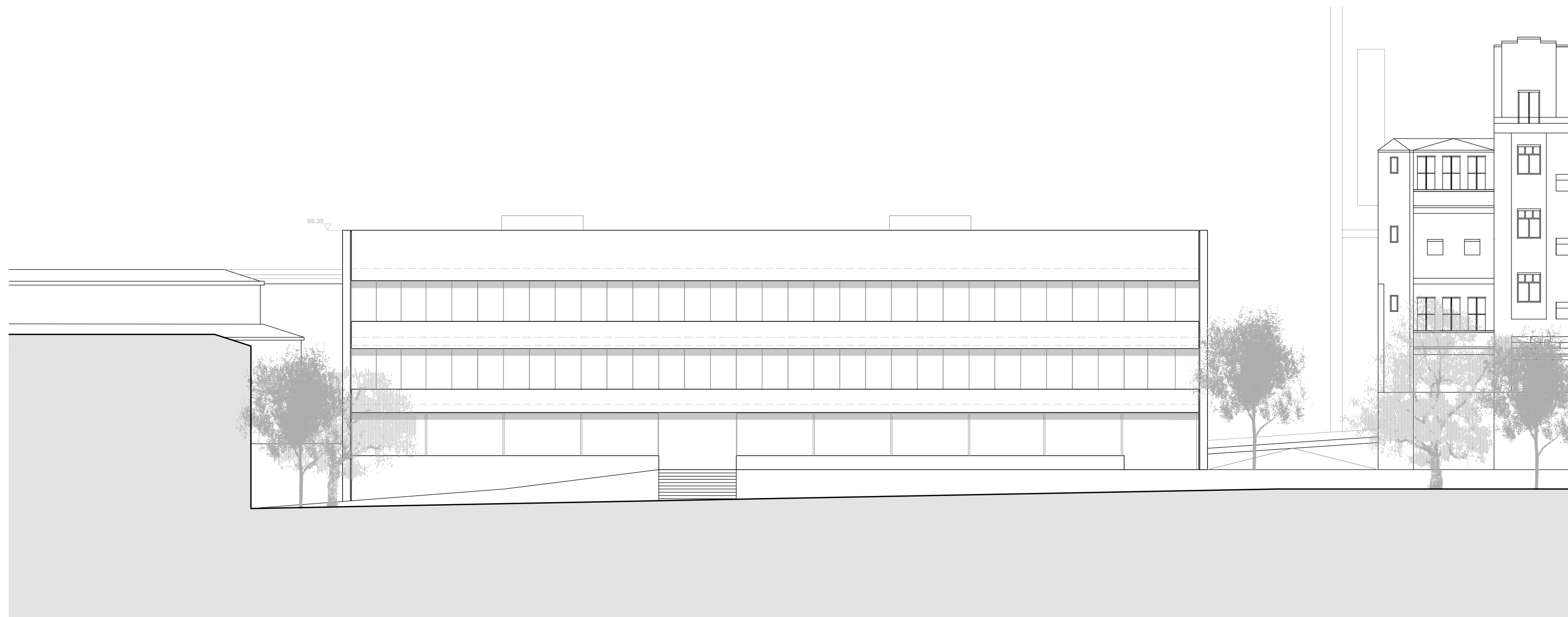
Corte Transversal 1:200
0 2 10 m



Alçado Norte 1:200
0 2 10 m



Corte Longitudinal 1:200
0 2 10 m



Alçado Nascente 1:200
0 2 10 m

