



Raimundo António Coss Navarro

O PROJETO COMO ELEMENTO DE REGENERAÇÃO URBANA DA CIDADE

Trabalho realizado sob orientação da
**Prof.^a Doutora Isabel Maria da Cruz Batista
Matias**

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura

Tese/dissertação defendida em provas públicas
na Universidade Lusófona do Porto no dia 18/12/1017,
perante o júri seguinte:

Presidente: Prof. Doutor Pedro Cândido Almeida D'Eça
Ramalho
(Universidade Lusófona do Porto)

Vogais: Prof. Doutor António Sérgio Koch de Araújo e
Silva
(Universidade Lusófona do Porto) – Arguente

Orientador: Prof.^a. Doutora Isabel Maria da Cruz Batista
Matias
(Universidade Lusófona do Porto)

Janeiro 2018

É autorizada a reprodução integral desta tese/dissertação apenas para efeitos de investigação,
mediante declaração escrita do interessado, que a tal se compromete.

Agradecimentos

À minha Mãe, Lina.

Ao meu Avô pela cómica serenidade e à imparável da minha Avó.

Aos meus companheiros Francisco Mourão, João Mota e Miguel Antunes.

Aos amigos e amigas.

E à Prof.^a Doutora Maria Isabel Matias pela boa orientação.

Resumo

A presente dissertação surge na resposta à necessidade de intervir na zona das Fontainhas, para adotar a construção de uma residência sénior.

A área de intervenção encontra-se atualmente marcada pela sua envolvente histórica, rasgada por um viaduto desenvolvido nos anos 70.

Num contexto temporal que se estende até desde a idade do bronze aos dias de hoje, pretende-se um olhar atento sobre a evolução urbana que forjou e dotou de importância os elementos que marcam e caracterizam a zona de intervenção.

O principal objetivo passa por definir os princípios a aplicar à proposta e a sua consequente realização mas não sem antes definir o conceito de regeneração urbana.

Seguidamente estudar outros casos e perceber como foram desenvolvidos para que no final exemplifiquem as intenções do projeto realizado pela disciplina de Projeto 5.

Palavras-Chave

Projeto - Espaço Público - Regeneração - Equipamento - Planeamento Urbano

Abstract

The present dissertation arises in response to the need to intervene in the Fontainhas area to adopt the construction of a senior residence.

The area of intervention is currently marked by its historical surroundings, torn by a viaduct developed in the 70's.

In a temporal context that extends from the Bronze Age to the present day, a careful look at the urban evolution that forged and endowed with importance the elements that mark and characterize the zone of intervention.

The main objective is to define the principles to be applied to the proposal and its consequent realization but not without first defining the concept of urban regeneration. Then study other cases and see how they were developed so that in the end they exemplify the intentions of the project carried out by Project 5.

Key-Words

Project – Public Space - Regeneration - Equipment – Urban Plan

Índice

Agradecimentos	iii
Resumo	v
Abstract	vii
Introdução	xi
Justificação e Contextualização do Tema	1
Revisão da Literatura	2
Capítulo I. Regenerar	3
1.1. Marcos fundamentais da regeneração urbana	5
1.2. Conceitos a integrar na intervenção arquitetónica	10
1.3. Princípios Orientadores da Proposta	12
Capítulo II. Geração	15
2.1. Evolução Urbana da Área de Intervenção	17
2.2. Entre a Programação e a Execução - Análise dos Casos de Estudo	31
2.2.1 Plano de Urbanização da Frente Urbana Ribeirinha Porto 2001	33
2.2.2 A Casa da Música	41
2.2.3 Highways	52
Capítulo III. Regeneração	61
3.1 Área de Intervenção	63
3.2 O Programa	65
3.3 O Projeto	66
3.3.1 O Processo	66
3.3.2 A Proposta	74
Capítulo IV. Conclusão	83
4.1 Considerações finais	85
Referências Bibliográficas	89
Índice de Figuras	xii
Índice de Anexos	xviii
Anexos	xx

Introdução

Justificação e Contextualização do Tema

Neste trabalho pretende-se dar resposta a uma necessidade específica: a construção de uma residência sénior na zona das Fontainhas, Porto.

Com base na investigação e reflexão dos prós e contras do local, tendo em conta principais fatores à realização de um projeto, como a relação do arquiteto com o local, a sua visão enquanto profissional, entre outros, que determinarão as suas ideias num projeto que visa regenerar uma zona até então "morta", tornando-a num ponto de referência.

Como tal, um dos objetivos deste trabalho prende-se na realização de uma investigação, apoiada no contexto histórico para o entendimento da evolução urbana social da zona das Fontainhas, que ajudará a determinar alguns dos pontos de influência na realização de um projeto de regeneração proposto: a construção de uma residência sénior.

Esta investigação tem como ponto de partida os mapas disponíveis no arquivo da cidade do Porto, e posteriormente será complementada com informação teórica existente em repositórios bibliográficos sobre o local a estudar.

Tendo toda a informação teórica e gráfica recolhida, é chegada a altura de seleção de obras e conteúdos significantes ao desenvolvimento do estudo.

Analizando os diferentes casos de estudo recolhidos ao longo da investigação e conciliando-os com a restante informação obtida, conseguimos entender e mostrar quais as intenções deste projeto e de como estas o tornam num elemento regenerador do local.

Por fim, conseguimos retirar princípios que nos levam à caracterização do conceito e objetivo principal de estudo deste trabalho: a regeneração urbana.

O presente trabalho está dividido em quatro capítulos: apresentação e justificação da escolha do tema, análise dos casos de estudo que defendem os mesmos princípios que o projeto irá desenvolver, aprofundamento do tema inicial até à realização do projeto, e por fim, são apresentados os resultados obtidos através do estudo e ensaio prático, bem como as conclusões finais.

Revisão da Literatura

No âmbito da revisão literária foram analisados vários tópicos que ajudaram a uma melhor compreensão do tema em estudo. Para este efeito foi estabelecido um critério de seleção do qual decorreu a bibliografia apresentada.

Procurar-se-ia assim base documental onde a teoria subjacente à prática do exercício de regeneração urbana complementa as intenções do projeto final.

Procurou-se bases teóricas para a definição e compreensão do conceito em estudo, como refere Andrew Tallon (2013) e Ian Colquhoun (1995). Na perspetiva internacional foram também analisadas várias cartas e convenções como é o caso da conhecida Carta de Atenas (1931).

Recolhidos os conceitos, é chegada a altura de aprofundar um pouco a área de intervenção em estudo neste trabalho.

Para tal recorre-se ao Arquivo Municipal da cidade do Porto, onde está disponível a cartografia da evolução urbana da zona de intervenção. Já na Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto e na Universidade Lusófona, foram recolhidos exemplares direcionados para a análise pretendida, como Real (1992), Mendes (2000), Dias (2003) e Oliveira (2016). De realçar o estudo académico de Júnior (2016), que aborda a evolução do contexto urbano da zona das Fontainhas e Guindais com bastante precisão.

Entendidos os conceitos e a evolução urbana da área de intervenção, segue-se a análise de casos de estudos relacionados com o tema, que explicam o conceito da proposta desenvolvida ao longo do ano na disciplina de Projeto 5. Após a pesquisa, foram escolhidos dois casos de estudo com significantes referências bibliográficas, sendo eles, dois planos urbanos: um para a Baixa e outro para a Boavista, no Porto. No primeiro foram analisadas as obras de Dias (2003), Mendes (2000) e a prova académica de Júnior (2016). No segundo analisaram-se várias publicações, realçando as provas académicas de Lima (2017), Lomba (2007) e Santos (2005). Por fim analisam-se duas obras de dois viadutos, na Coreia do Sul e em Espanha, que se transformaram em parques urbanos. Quanto à informação selecionada foi meramente virtual, visto não haver registos bibliográficos nas instituições visitadas.

Capítulo I. Regenerar

1.1. Marcos fundamentais da regeneração urbana

Ao longo dos tempos foram sendo elaboradas medidas, recomendações, cartas e convenções internacionais, depois aplicadas nacionalmente a cada país, sempre com o objetivo de salvaguardar as cidades históricas e o seu respetivo património.

A legislação ou normas, são o reflexo do pensamento da sociedade de cada época e da sua preocupação quanto ao que se deve proteger.

A primeira ata de medidas e recomendações surge através da Carta de Atenas em 1931, dedicada à conservação artística e histórica dos monumentos.

Qualquer que seja a diversidade dos casos específicos, em que cada um possa comportar uma solução, constatou que, nos diversos Estados representados, predomina uma tendência geral para abandonar as reconstituições integrais e evitar os seus riscos, pela instituição de uma manutenção regular e permanente, adequada a assegurar a conservação dos edifícios. Na situação em que um restauro surja como indispensável, como consequência de degradação ou de destruição, recomenda o respeito pela obra histórica e artística do passado sem banir o estilo de nenhuma época. A Conferência recomenda que se mantenha a ocupação dos monumentos, que se assegure a continuidade da sua vida consagrando-os contudo a utilizações que respeitem o seu carácter histórico ou artístico.

(Carta de Atenas, 1931) ¹

Em 1972, segue-se a convenção para a Proteção do Património Cultural e Natural, pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), "... esta convenção em consideração de que o património cultural e natural estão cada vez mais ameaçados de destruição, não apenas pelas causas tradicionais de degradação, mas também pela evolução social e económica que as agrava através de fenómenos de alteração ou de destruição ainda mais importantes." (Convenção para a Proteção do Património Cultural e Natural). ²

¹ Serviço Internacional de Museus (1931). Carta de Atenas. *Conclusões da Conferência Internacional de Atenas sobre o Restauro dos Monumentos* (pp. 1-6).

² UNESCO. (1972). Convenção para Proteção do Património Cultural e Natural . *Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura*, (pp. 1-14).

Devido à iniciativa do Concelho Europeu, ao proclamar o ano 1975, como o Ano Europeu do Património Arquitetónico, grandes esforços foram realizados para sensibilizar a opinião aos valores culturais, sociais e económicos dos monumentos, conjuntos e sítios, no meio urbano e rural, herdados do passado.

2.º A encarnação do passado no património arquitetónico constitui um ambiente indispensável ao equilíbrio e ao desabrochar do homem.

Os homens do nosso tempo, em presença de uma civilização que muda de face e em que os perigos são tão gritantes quanto os sucessos, sentem instintivamente o valor desse património. Trata-se de uma parte essencial a memória dos homens de hoje, e na falta da sua transmissão às gerações futuras, na sua autêntica riqueza e na sua diversidade, a humanidade seria amputada duma parte da consciência da sua própria duração.

(Carta Europeia do Património Arquitetónico, 1975) ³

Anos mais tarde, em 1995, no primeiro encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana em Lisboa, discute-se a vertente da reabilitação. O que deu origem à Carta de Lisboa Sobre Reabilitação Urbana Integrada, que afirmava que dentro da Reabilitação Urbana existem técnicas variadas, cuja definição e o objeto de análise deveriam ser aceites pelos dois países, conforme dizia a carta.

³Concelho da Europa (1975). Carta Europeia do Património Arquitetónico . *Congresso sobre o Património Architectónico Europeu*, (pp. 1-4).

a) Renovação Urbana

Ação que implica a demolição das estruturas morfológicas e tipológicas existentes numa área urbana degradada e a sua consequente substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações (construídas seguindo tipologias arquitetónicas contemporâneas), atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área. Hoje estas estratégias desenvolvem-se sobre tecidos urbanos degradados aos quais não se reconhece valor como património arquitetónico ou conjunto urbano a preservar.

b) b) Reabilitação urbana

É uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, económicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito.

c) c) Revitalização urbana

Engloba operações destinadas a relançar a vida económica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas.

d) d) Requalificação urbana

Aplica-se sobretudo a locais funcionais da “habitação”; tratam-se de operações destinadas a tornar a dar uma atividade adaptada a esse local e no contexto atual.

(Carta de Lisboa Sobre a Reabilitação Urbana Integrada, 1995)⁴

Relativamente ao tema ambiental no ano 2000, na Convenção Europeia da Paisagem, em Florença, assina-se a proteção e valorização pela paisagem ambiental. Reconhecendo que, as paisagens europeias pela sua qualidade e diversidade, deveriam ter como processo adquirido a cooperação para a sua proteção, gestão e ordenamento.

⁴ Câmara de Lisboa (1995). Carta de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada. In *1º Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana Lisboa* (pp. 1-4).

Artigo 2.º

Âmbito

Sem prejuízo das disposições constantes do artigo 15.º, a presente Convenção aplica-se a todo o território das Partes e incide sobre as áreas naturais, rurais, urbanas e periurbanas. Abrange as áreas terrestres, as águas interiores e as águas marítimas. Aplica-se tanto a paisagens que possam ser consideradas excecionais como a paisagens da vida quotidiana e a paisagens degradadas.

Artigo 3.º

Objetivos

A presente Convenção tem por objetivo promover a proteção, a gestão e o ordenamento da paisagem e organizar a cooperação europeia neste domínio.

(Convenção Europeia da Paisagem, 2000) ⁵

Ainda no mesmo ano, foi redigida a Carta de Cracóvia que faz uma revisão da Carta de Veneza em 1964, indicando princípios para a conservação e para o restauro do património construído.

1. O património arquitetónico, urbano ou paisagístico, assim como os elementos que o compõem resultam de uma dialética entre os diferentes momentos históricos e os respetivos contextos socioculturais. A conservação deste património é o objetivo desta Carta. A conservação pode ser realizada mediante diferentes tipos de intervenções, tais como o controlo do meio ambiental, a manutenção, a reparação, o restauro, a renovação e a reabilitação. Qualquer intervenção implica decisões, escolhas e responsabilidades relacionadas com o património, entendido no seu conjunto, incluindo os elementos que embora hoje possam não ter um significado específico, poderão, contudo, tê-lo no futuro.

(Carta de Cracóvia) ⁶

Em 2011, define-se os Princípios de La Valeta para a Salvaguarda e Gestão das Populações e Áreas Urbanas Históricas. Num contexto de reflexão sobre a vida urbana, toma-se nova consciência quanto às novas exigências das organizações comprometidas para a conservação e promoção do património.

⁵Concelho da Europa (2000). Convenção Europeia da Paisagem. In *European Landscape Convention*, (pp. 1-8).

⁶Melucco A., et al. (2000). Carta de Cracóvia. In *Conferência Internacional sobre Conservação "Cracóvia 2000"*, (pp. 1-6).

Cambio y Espacio Construido

La nueva arquitectura debe ser coherente con la organización espacial del área histórica y respetuosa con su morfología tradicional; todo ello sin renunciar a expresar los modos arquitectónicos de su tiempo.

Independientemente de su estilo y medios de expresión, toda nueva arquitectura deberá evitar los efectos negativos de contrastes drásticos o excesivos, las fragmentaciones y las interrupciones en la continuidad del entramado urbano.

Se debe dar prioridad la continuidad en la composición, siempre que no degrade la arquitectura existente y, a su vez, permitir una creatividad respetuosa y que comprenda el espíritu del lugar.

(Princípios de la Valeta para Salvaguarda e Gestão das Populações e Áreas urbanas Históricas, 2011) ⁷

⁷ Assembleia Geral ICOMOS (2011). Principios de La Valeta para la Salvaguardia y Gestión de las Poblaciones y Áreas Urbanas Históricas. *XVII Assembleia Geral ICOMOS (Comité Internacional sobre Cidades Históricas)*, (pp. 1-14).

1.2. Conceitos a integrar na intervenção arquitetónica

A expressão regeneração urbana é definida por uma ação que leva à resolução de problemas à escala da cidade. Procura melhorar a longo prazo a condição física, social, ambiental e económica de uma certa área que tenha sido alterada diversas vezes. Esta intervenção estratégica vai para além da renovação urbana física, advindo o resultado da interação de várias estruturas influentes como geradores de economia, mobilidade, lazer e ambiental.

Sendo as cidades objetos em constante mutação, é importante rever e avaliar a operação do sistema social, visto ser o principal sujeito criador de novas exigências e vivências de determinada área.

Este conceito de inovação andarà sempre acompanhado pela exigência humana e em constante ligação para com a anterior área regenerada, em constante evolução do ciclo urbano na procura de poder interligar as várias partes da cidade, evitando o esquecimento e a propagação do despovoamento.

Sendo que, a reabilitação e requalificação urbana são expressões direcionadas para intervenções urbanísticas nas zonas históricas e áreas desprezadas pelo desenvolvimento da urbanização. As áreas pertencentes ao centro histórico são por vezes, alvo deste conceito de reabilitação ou requalificação, chegando a reconvertê-las em novos usos.

A reabilitação urbana consiste em renovar as qualidades perdidas e a possibilidade de desenvolvimento de uma cidade ou centro. Relaciona assim os objetivos da melhoria do ambiente social e o tecido urbano, intervindo em espaços e infraestruturas públicas e de habitação social.

A requalificação urbana corresponde à proteção ou planificação urbanística de equipamentos e infraestruturas degradados e sem função. Trata de espaços residenciais, implementando novas atividades de acordo com o contexto urbano contemporâneo.

A reabilitação tem uma ação mais direta com o edificado, já a requalificação interliga-se preferentemente com o espaço público.

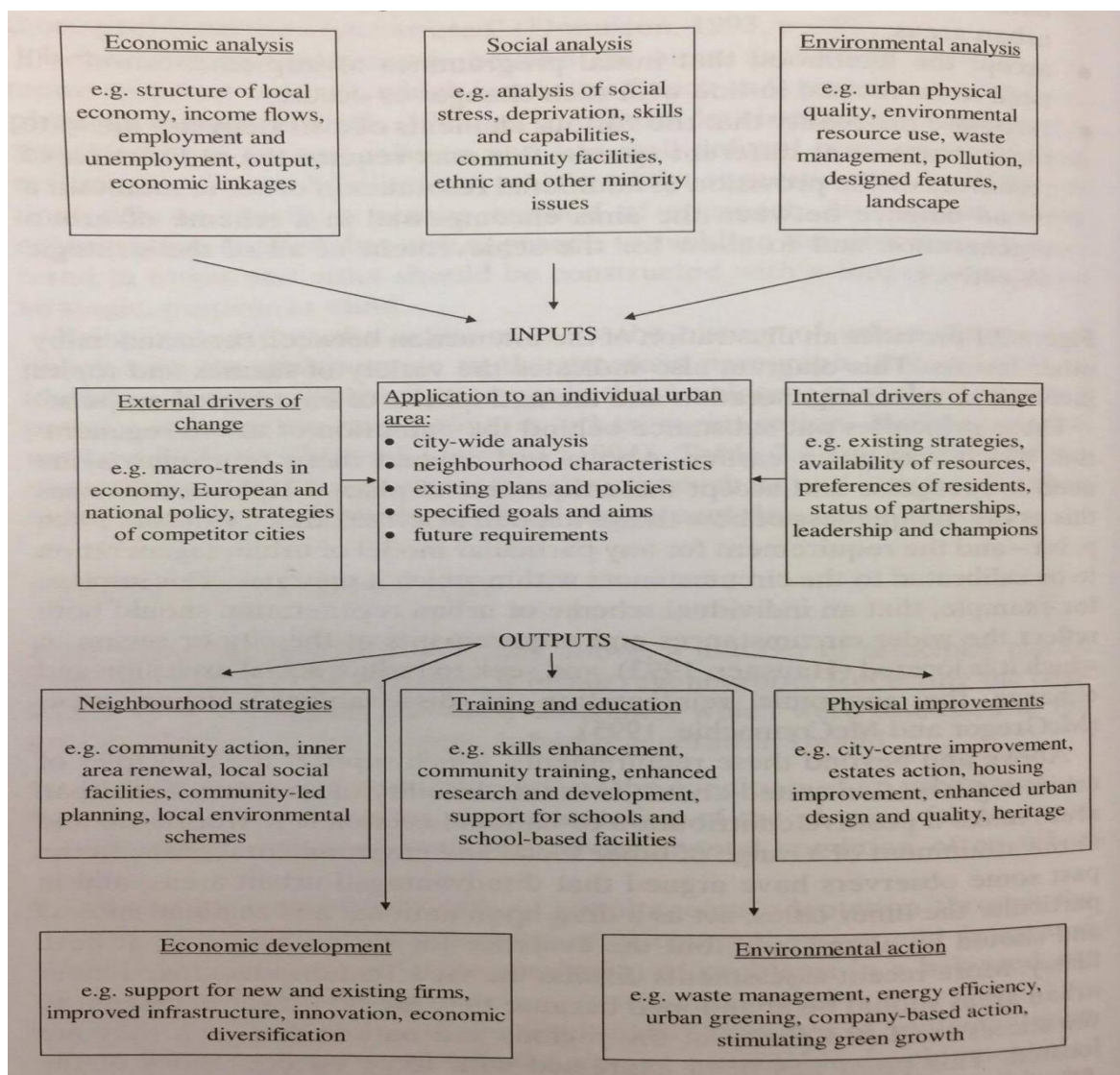


Figura [1] O Processo de Regeneração Urbana.

Disponível em: Roberts, P. (2000). Urban regeneration: a handbook / ed. By Peter Roberts and Hugh Sykes. Londres: SAGE Publications. Página 20.

Durante muitos anos, a ideia de reabilitação esteve estreitamente associada à recuperação do património arquitetónico de carácter monumental, dirigindo-se ao esforços para a intervenção em construções singulares de elevado valor simbólico e/ ou artístico; foi o tempo dos Castelo e dos Conventos, das Igrejas e dos Palácios, das Pontes e das fortalezas. Nas últimas décadas veio a consolidar-se a convicção de que a reabilitação urbana, dirigida às zonas “comuns” de cidades e vilas, abrangendo os edifícios, mesmo modestos, mas também as ruas, os largos, os quarteirões e as praças, constitui uma atividade de enorme relevância, (...). (David, 2011) ⁸

⁸ Silva, D. (2011). REABILITAÇÃO URBANA: Projeto de Viabilidade para Reabilitação da Rua das Musas nºs 13 a 53. Porto: In Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Dissertação de Mestrado em Economia e Gestão das Cidades.

1.3. Princípios Orientadores da Proposta

A proposta é direcionada para melhorar a qualidade de vida nas cidades, através de intervenções nas vertentes, urbanística e ambiental, melhorando a atratividade e competitividade com outras áreas urbanas que têm um papel relevante na estruturação da cidade.

Pretende-se desenvolver um conjunto de intervenções consideradas exemplares, com a alteração da estrutura viária e implantação de equipamentos comunitários, que possam servir de referência para outras ações a desenvolver fora da área de intervenção.

Com isso, procura-se desenvolver operações integradas de requalificação urbana, nomeadamente passeios e largos, com a componente de valorização ambiental que contribua para a requalificação e revitalização da área em estudo. Também melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos históricos e ambientais estruturantes como a sua frente para o rio Douro, apoiada na iniciativa que visa aumentar as zonas verdes da cidade, propondo um jardim que promove áreas pedonais, na procura de condicionar o trânsito automóvel em centros urbanos, incentivando o uso de transportes públicos.

Segundo o autor Roberts (2000), para intervir numa área urbana é necessário fazer uma análise detalhada, seguindo uma lógica de princípios a seguir para a futura regeneração urbana.

- Visar a adaptação simultânea do tecido físico, estruturas sociais e económicas e condição ambiental de um ambiente urbano;
- Fazer a adaptação simultânea através da implementação de um sistema abrangente e estratégia integrada que lida com a resolução de problemas de forma equilibrada e de forma positiva;
- Garantir que uma estratégia e os programas de implementação resultantes sejam desenvolvidos em de acordo com os objetivos do desenvolvimento sustentável, estabelecendo objetivos claros que deveriam, sempre que possível, serem quantificados;
- Fazer o melhor uso possível de recursos naturais, económico, humanos e outros recursos, como o terreno e recursos existentes do ambiente construído, procurando garantir a maior participação possível de cooperação de todas as partes interessadas com um legítimo interesse na geração de uma área urbana;
- Reconhecer a importância de medir o progresso da estratégia para a realização de objetivos específicos e monitorização da mudança da natureza e a influência das forças internas e externas que atuam sobre as áreas urbanas
- Aceitar a probabilidade dos programas iniciais de implementação precisarem ser revisados devido às mudanças que ocorrem;
- Reconhecer a realidade de que os vários elementos de uma estratégia provavelmente produzirão progresso a diferentes velocidades.

(Roberts, 2000, p.18) ⁹

⁹ Roberts P. & Sykes H. (2000). *In Urban regeneration: a handbook*. SAGE Publications pp-18.

Capítulo II. Geração

2.1. Evolução Urbana da Área de Intervenção

Para uma melhor compreensão deste trabalho será necessária uma revisão sobre a história que revelou a importância dos elementos que hoje caracterizam o lugar, apresentando em seguida uma figura da área de intervenção em 1892.



Figura [2] Cartografia da área de intervenção, 1892.

Disponível em: Silva, G. (2003) O Elevador dos Guindais. Casal de Cambra: Caleidoscópio. Página 6.

Ainda sobre a figura apresentada em cima, podemos ver a poente do local de intervenção, onde se localiza a Sé Catedral do Porto, sítio original da urbe portuense, caracterizada por um povo castrejo com referências dos povos celtas do Atlântico.

Mais tarde surge uma fase de romanização, que representa a primeira estrutura urbana com novos traçados das ruas, habitações retangulares e instalações portuárias.

Após 711, com a invasão muçulmana, deu-se a destruição da urbanização que se fazia sentir até então. Mais tarde, Vimara Peres, toma a cidade e dá início ao repovoamento e renovação urbana.

Durante o século XIV, a cidade expande-se no sentido exterior do núcleo primitivo. Naturalmente este surto de povoação espalha-se para junto das margens do rio Douro, devido à importância da prosperidade do mercado marítimo desta região.¹⁰

¹⁰ Júnior, J.A.P.M. (2016). *Entre o plano e o declive*, EAPA. Pp-26.

Em 1336, inicia-se a construção de um novo perímetro muralhado sob o reinado de D. Afonso IV. Esta nova muralha era superior e mais robusta, rematada por ameias salientes e reforçadas por cubelos e torres quadrangulares que excediam a muralha na sua altura em 3,60 metros, com a exceção das torres que defendiam as portas do cimo da vila e do olival, estas excediam em 9,9 metros.



Disponível em: Oliveira, J. M. P. (1984) O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento, Porto: Edições Afrontamento. Página 240.

18

Este novo perímetro da cidade integra uma área urbana de 445 hectares que corresponde a um crescimento significativo da povoação, quando comparado aos 4 hectares integrantes da antiga Cerca Velha.¹¹

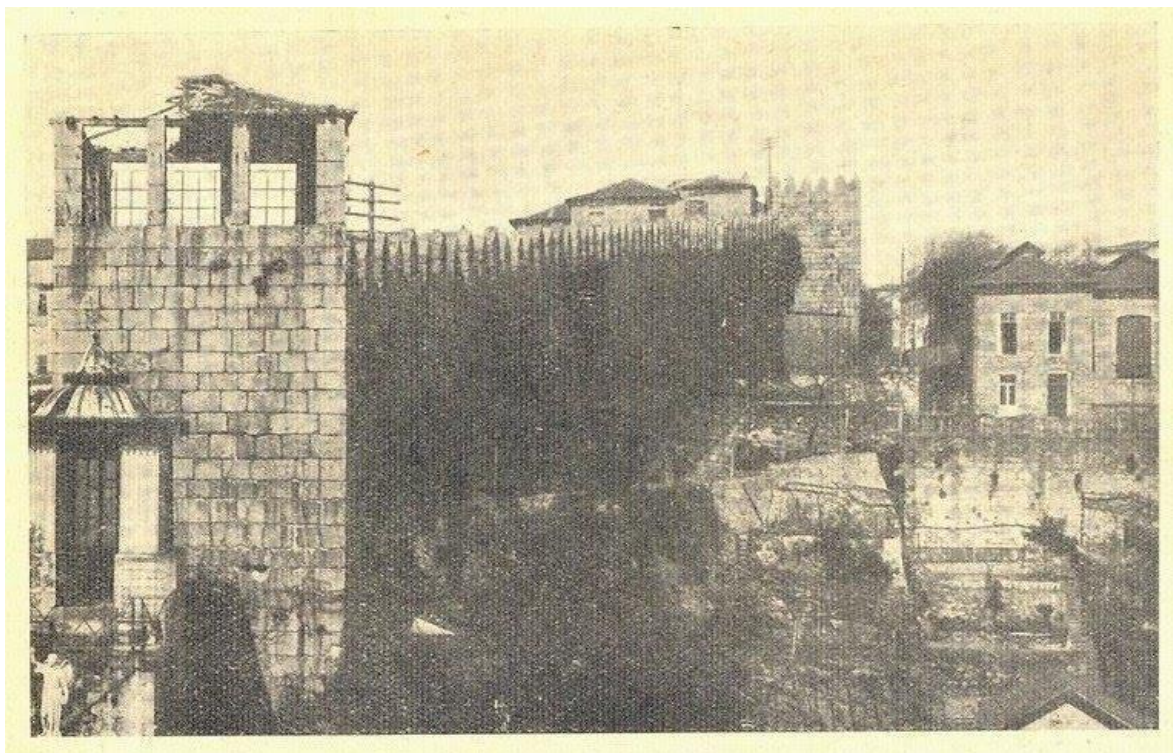


Figura [4] Muralha Fernandina.

Disponível em: <http://portoarc.blogspot.pt/2015/10/rio-douro-x.html>.

Em 1376, durante o reinado de D. Fernando, a construção da muralha foi concluída e designada de muralha Fernandina, na figura em cima.

Assim, em 1790, redesenha-se a área entre a Porta do Sol e a Rua de Santo António (atual Rua 31 de Janeiro), que correspondia a um vazio resultante da nova muralha.¹²

À responsabilidade de Francisco de Almada, estiveram a organização dos espaços envolventes à Porta do Sol, a construção do quartel da Calceta e a edificação do Teatro Nacional S. João.

¹¹ Júnior, J.A.P.M. (2016). *Entre o plano e o declive*, EAPA. Pp-26.

¹² Júnior, J.A.P.M. (2016). *Entre o plano e o declive*, EAPA. Pp-28.

Após esta série de obras e outras que se estenderam a sentido nascente, este processo acaba por conduzir à realização de novas intervenções públicas, como a continuação do Passeio das Fontainhas, que servia de via de ligação a poente e nascente.

Em 1802, começa-se a pensar num ambicioso plano de obras públicas, uma nova ponte entre a cidade do Porto e a cidade de Gaia.

Esta ponte teria a particularidade de ser desenvolvida com um sistema construtivo que apenas tivesse um arco, devido à forte corrente do rio Douro que limitava o uso de algum tipo de apoio a meio da mesma.

Existe então este desafio de vencer um vão com 132 metros, que seria até então o maior arco construído, facto que contribuiu para a sua realização tardia.



Figura [5] Cartografia do Porto, 1865.

Disponível em: Real, M. L. (1992) Uma cartografia exemplar: o Porto em 1892. Porto: A.H.P.

Em 1875 inicia-se a demolição da Porta do Sol, e em 1881 a construção da ponte D. Luís I, figura abaixo, tendo como ponto de arranque inicial a continuação da atual Avenida da Ponte em sentido à Serra do Pilar, em Gaia.¹³

¹³ Martins, C. H. (2014). *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental 1789-1809: Intenção Política e Razão Técnica: O Porto do Douro e a Cidade do Porto.*



Figura [6] Fotografia da construção em curso da ponte Luis I, 1881-1885.
Disponível em: <https://paginas.fe.up.pt/~azr/pontes/pontes.htm>

A 31 de Outubro de 1886 é inaugurado o tabuleiro superior da ponte e no ano seguinte o tabuleiro inferior, que faria a ligação entre as duas margens ribeirinhas.

Em 1926, inserida na área de estudo desta dissertação, a ponte D. Luís I, é classificada como monumento nacional, referindo-se aos troços sobreviventes da muralha medieval que garantiram a preservação de grande parte do trecho da Porta do Sol - Ribeira, as escadas dos Guindais.¹⁴

¹⁴ Martins, C. H. (2014). *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental 1789-1809: Intenção Política e Razão Técnica: O Porto do Douro e a Cidade do Porto.*



Figura [7] Planta de 1883 onde, no seguimento da proposta de redesenho da malha urbana da cidade apresenta-se o plano de demolições para a abertura de novo arruamento ("rua projetada") entre a Av. Vimara Peres e o Largo da Policia (atual Largo Actor Dias). (Amarelo - Novos quarteirões); (Verde - Rua Projetada); (Azul - Eixo final de arranque do tabuleiro superior da ponte Luis I); (Vermelho - Suposto eixo da ponte Luis I).

Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 33.

Para este estudo importa destacar a "rua projetada" de ligação entre a ponte D. Luís I e o Passeio das Fontainhas, representada na figura acima a verde, como principal via de escoamento do trânsito em sentido nascente.

De acordo com este raciocínio, temos as obras de alargamento do Passeio das Fontainhas [7] que justificam a ligação poente - nascente à saída da ponte que atravessaria a "rua projetada"



Figura [8] Vista aérea da área de intervenção, 1939-1940.

Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 39.

Tendo em conta todas estas circunstâncias, o lugar onde se localiza a proposta desenvolvida na cadeira do Projeto 5, foi o local de afirmação do desenvolvimento da nova cidade, devido a esta nova travessia superior sobre o rio, que importa de certa forma uma reforma da cidade junto às margens do mesmo.

Como podemos observar ainda hoje, este é um lugar que procura um desenho que atenua a sua falta de caracterização por esta zona, que resolva os desníveis físicos e respeite a importância histórica assim como a sociedade que aqui habita.

Por isso, a 14 de junho de 1965, apresenta-se o projeto de prolongamento da Rua Duque de Loulé [10], respondendo assim a uma necessidade de criar uma ligação com a Rua Saraiva de Carvalho, com a intenção de proporcionar a circulação adequada para o sentido Oeste - Este da cidade nova e facilitar a saída da Gare rodoviária.¹⁵

¹⁵ Júnior, J.A.P.M. (2016). *Entre o plano e o declive*, EAPA. Pp-34.



Figura [9] Planta de expropriações do Projecto de Prolongamento da Rua Duque de Loulé, 1965. (Vermelho - Rua Duque de Loulé); (Azul - Rua Saraiva de Carvalho); (Cinzento - Indicação das demolições).

Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 41.



Figura [10] Planta do Projecto de Prolongamento da Rua Duque de Loulé, 1965. (Vermelho - Rua Duque de Loulé); (Azul - Rua Saraiva de Carvalho); (Preto - Indicação da edificação proposta).

Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 43.

Em 1978 dá-se por concluída a primeira fase do projeto apresentado em 1965. Esta fase corresponde à construção do viaduto de prolongamento da Rua Duque de Loulé. Aqui foram tidos em conta os desníveis acentuados da zona.

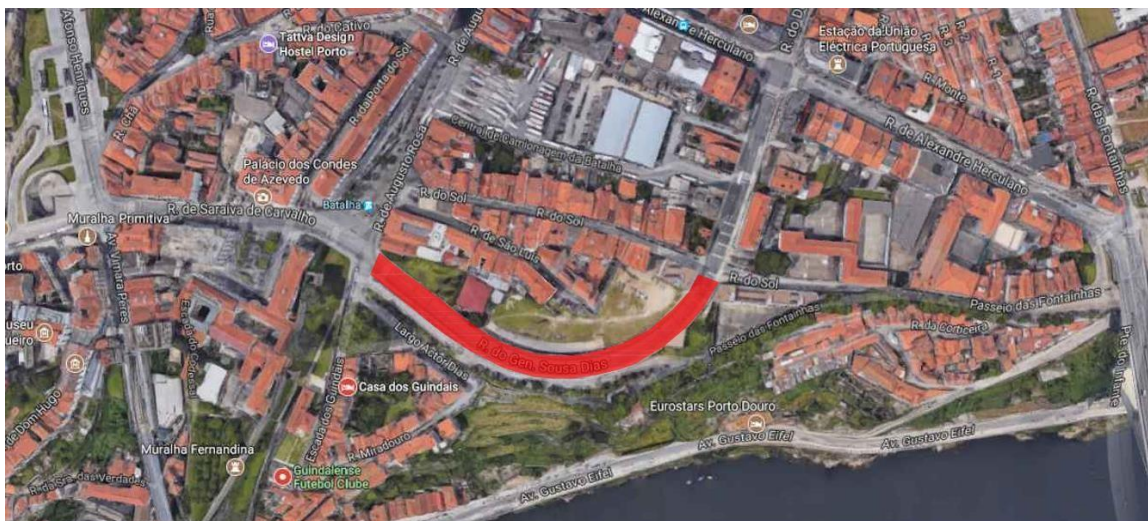


Figura [11] Vista aérea da área de intervenção, 2017.
Disponível em: Google Maps.

O viaduto apresentado em cima é desenvolvido em arco inscrito na escarpa com uma extensão de 120 metros, elevado aproximadamente 3 metros do terreno. Este viaduto é constituído por uma laje de betão armado apoiada em pórticos que distam 7.5 metros entre si.

O seu tabuleiro possui uma faixa de rodagem com 10 metros de largura e um passeio de 1,5 metros de cada lado. Sabe-se também que por baixo deste estava previsto a construção de compartimentos administrativos e comerciais, como retrata a figura que se segue.¹⁶

¹⁶ Júnior, J.A.P.M. (2016). *Entre o plano e o declive*, EAPA. Pp-34 e 36.



Figura [12] Proposta de Urbanização de Frente Urbana Ribeirinha, Arq. Adalberto Dias.
Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 47.

Partiu-se então para a segunda fase deste projeto que passa pela construção de edificações como resposta aos espaços vazios [12], originários das demolições criadas para o cumprimento da primeira fase.

Sabe-se que esta fase não foi concluída, desconhecendo-se até hoje o motivo. Esta segunda parte seria fundamental para incorporar o viaduto na malha urbana, que se apresenta como um elemento solto e deslocado com a falta de desenho que o integre.

Devido à não realização desta segunda parte, tem-se verificado uma constante degradação do terreno e dos muros de suporte, a qual mereceu a intervenção da Câmara Municipal do Porto no sentido de prevenir acidentes causados pelo estado do terreno e dos elementos que o suportam.

Importa referir que esta escarpa outrora serviu de implantação de importantes núcleos de habitação operária e popular, como os exemplos ainda existentes e conhecidos por “ilhas” habitacionais [15], relacionados a uma classe operária que desempenhavam o trabalho em indústrias na cota alta e outras atividades relacionadas com o rio.



Figura [15] As “ilhas” junto ao Passeio das Fontainhas, Porto.
Disponível em: <http://vivercomlight.blogspot.pt/2011/06/porto-sentido-poema-de-carlos-te.html>

Sendo uma encosta bastante expressiva nas cotas, com uma altura média de 50 metros, seria importante ligá-las de forma eficiente para que fosse possível o transporte de pessoas e de mercadorias. De acordo com esta necessidade, em 1891, é inaugurado o Elevador dos Guindais, composto por duas carruagens com capacidade para 40 passageiros e pequenas mercadorias.

Esta obra que surge após a recente concluída ponte D. Luís I e aproveita os sistemas tecnológicos disponíveis.¹⁷

¹⁷ Dias, A. (2003). *Elevador dos Guindais*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

Tal como este elevador, outros tantos foram previstos, mas nunca chegaram a concretizar-se. Talvez pelo grave acidente ocorrido no Elevador do Guindais, em 1893, que resultou no encerramento imediato deste meio de ligação/ transporte.

No decorrer dos anos a ligação entre a cota baixa e alta da cidade foi reduzindo, em grande parte por causa do abandono de atividades económicas de ambas as partes.¹⁸

Só em 2001, se voltou a pensar novamente neste tema. Surge então uma proposta de requalificação para a baixa portuense, apresentada na figura que se segue.

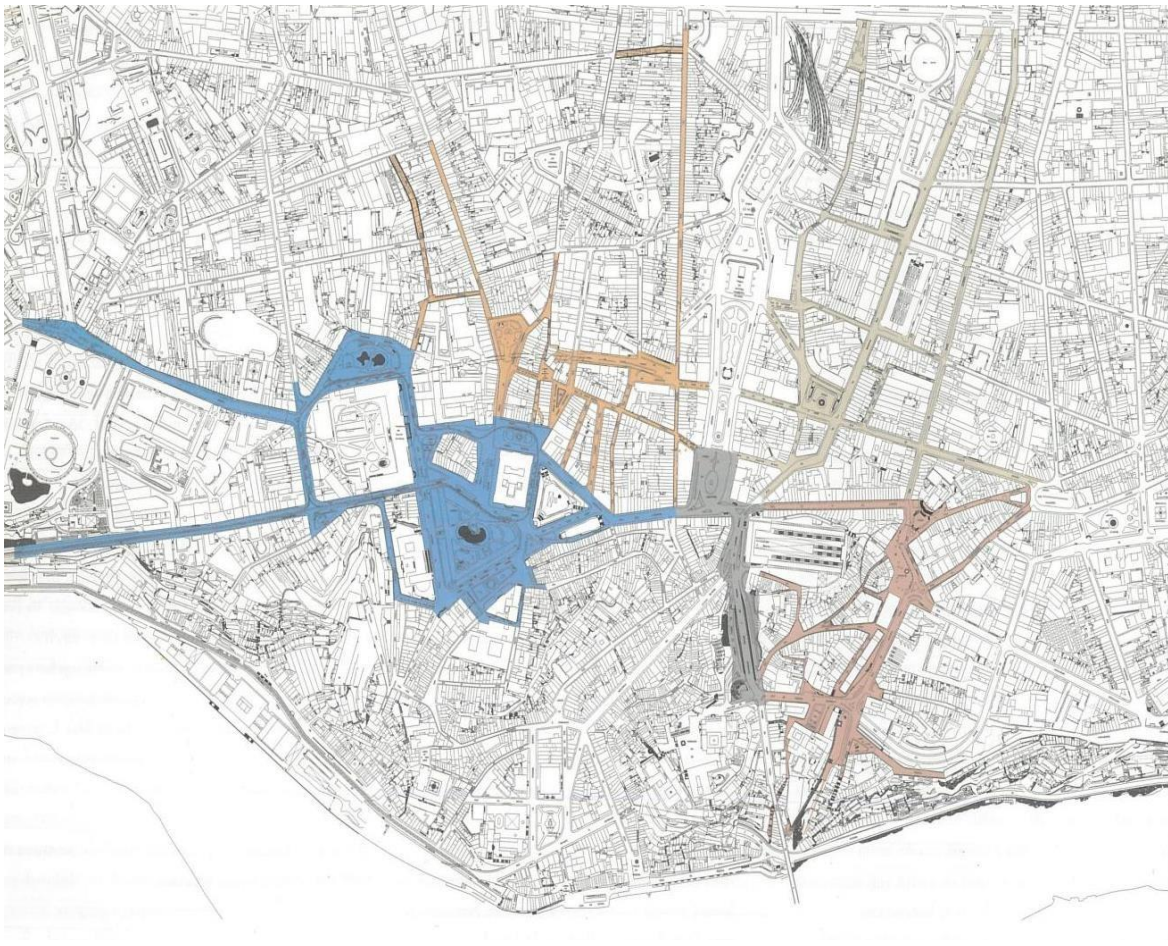


Figura [16] Planta das intervenções Porto 2001.

Disponível em: Costa, A. S. B. A. (2009) A requalificação da baixa portuense : uma oportunidade para o Porto, em 2001. Porto: FAUP. Página 42.

¹⁸ Júnior, J.A.P.M. (2016). *Entre o plano e o declive*, EAPA. Pp-40.

No seguimento da requalificação da baixa portuense, surge em 2003 novamente o Arquiteto Adalberto Dias, que propõe um funicular nos Guindais, para o mesmo caminho de ferro do antigo Elevador dos Guindais. Projeto que já tinha sido idealizado anteriormente, de 1994 a 1998, para a frente urbana ribeirinha, entre as pontes Luís I e S. João.

Segue-se o antes e depois na figuras que se seguem, do antigo elevador dos Guindais ao Funicular dos Guindais.

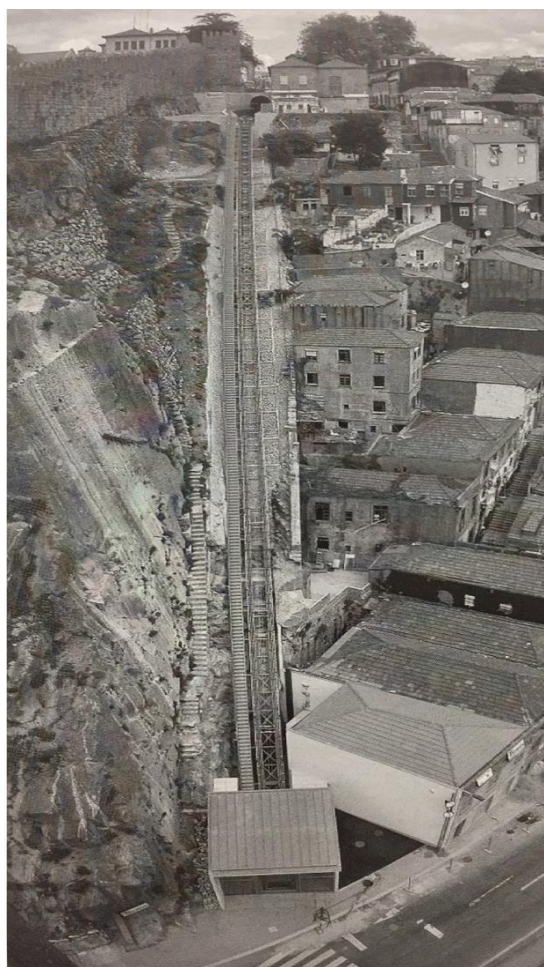
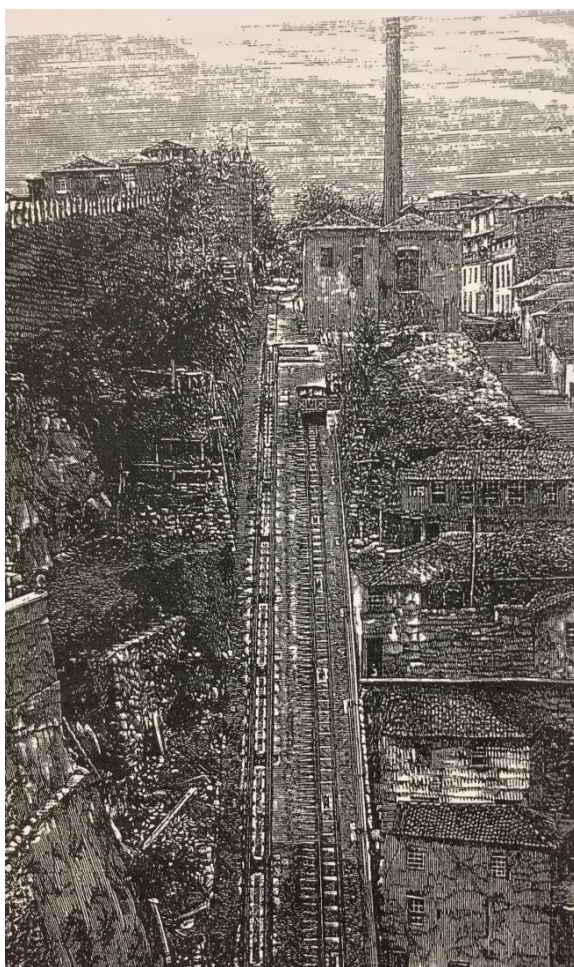


Figura [17] O antigo Elevador dos Guindais, e o Funicular dos Guindais, 1985 e 2003, respetivamente.
Disponível em: Silva, G. (2003) O Elevador dos Guindais. Casal de Cambra: Caleidoscópio. Página 10.

2.2. Entre a Programação e a Execução - Análise dos Casos de Estudo

Neste ponto serão estudadas várias propostas que visam a regeneração urbana da cidade. Dentro das várias intervenções serão analisados casos, existirão intenções das propostas realizadas e outras que apenas foram programadas, mas que servem de análise complementar para a finalidade deste estudo sobre como a arquitetura se revela uma forma de regeneração e revitalização urbana.

O estudo parte do princípio que a reabilitação física do espaço urbano é parte de um processo que exige capacidades para se induzirem transformações e que estas dependem em muito das dinâmicas instaladas no terreno, e que a capacidade em potência de alguns projetos urbanos, nomeadamente os que procuram atuar mais a fundo, só surge num contexto técnico-político propício, e que exige extrema dedicação e empenho político.

(Fernandes, 2002)

É no seguimento da abordagem apresentada em cima que se analisa o caso de estudo sobre as propostas de Adalberto Dias. Perceber a envolvente e retirar dos pontos de interesse, influências para a estratégia urbana, assim como programar equipamentos de utilização pública para melhorar a vida social e incentivar o crescimento económico de determinada área da cidade.

Operar em terrenos vazios que restaram da devastação da guerra ou do abandono do uso de outras estruturas, para uma melhoria qualitativa da cidade, possibilita a introdução a introdução de novas atividades económicas e a estruturação destas estratégias mais alargadas na cidade.

(Busquets, 2007)

Tendo em conta a citação de Busquets, que pretende entender como operar em espaço vazio ou no abandono do uso, surge um claro exemplo disso, a Casa da Música do Porto. Isto pelo facto de se desenvolver num local onde foram feitas demolições de um edifício em devoluto para a construção de um elemento no centro de um quarteirão vazio. Percebe-se aqui como os equipamentos culturais podem criar um desenvolvimento na atividade económica de uma parte da cidade.

Green issues are not only about the provision of open space and planting. They are concerned with developing cities which are ecological and sustainable. In addition to the quality of the natural environment, a number of other issues - energy, transport, waste and pollution - are all now re-occurring topics of concern when discussing the future of cities. The debate is about producing development patterns that minimize the need for travel, increase the potential for public transport, permit higher densities at centres, discouraging the out-of-town developments. The topics impinge directly on the viability of cities in the future. The inner cities may be too far gone in a downward spiral by the time they have been determined. (Colquhoun, 1995)

De acordo com o projeto apresentado nesta dissertação, existe a proposta de um jardim urbano que para o lugar de uma alternativa viária dos anos setenta. Hoje em dia, o local onde se integra esse viaduto encontra-se devoluto e com enorme potencial.

Este caso de estudo integra várias propostas a fim de perceber como atuar perante a estrutura viária e torná-la em locais que regenerem a cidade socialmente e ecologicamente.

2.2.1. Plano de Urbanização da Frente Ribeirinha Porto 2001

Proposta para o concurso lançado pela Câmara Municipal do Porto, em 1994 para a zona das Fontainhas, que propõe a elaboração de um plano de urbanização da frente urbana ribeirinha entres as pontes Luís I e S. João.

Entre trinta e uma inscrições, a proposta da equipa do Arquiteto Adalberto Dias foi considerada a mais consiste em relação aos objetivos do concurso.

Dentro da área definida existiam zonas bem definidas, entre elas o Bairro dos Guindais, o Bairro da Corticeira, a escarpa e alameda das Fontainhas e a zona do viaduto não muito caracterizada.



Figura [18]. Área de intervenção do concurso. (Amarelo: zona do viaduto); (Azul: Bairro dos Guindais); (Verde: escarpa das Fontainhas); (Vermelho: Bairro da Corticeira).
Disponível em: Google Maps.

Podemos observar, na figura acima, as diferentes realidades de cada área, distinguidas por cores. A equipa apresenta uma metodologia que passa por distinguir as zonas já referidas e os trabalhos de acordo com as mesmas. Isto é, à medida que cada área fosse construída, davam início à próxima. Seria uma forma de articular as intervenções, ligando-as entre si no tempo de realização e com um resultado mais objetivo na visão da sociedade, com impacto moderado e controlado.

Para além do impacto social, esta metodologia traz outros benefícios para a autarquia, acelerando a recuperação do investimento inicial para cada zona, assumindo esse crédito para ditar o ritmo da operação urbana, o que permite antever ao sucesso económico.

Na sequência deste processo, é referido que a área total de intervenção do concurso seria dividida em quatro áreas (A1; A2; A3 e A4), constituindo as unidades apresentadas na imagem em cima.¹⁹



Figura [19] Planta esquemática da intervenção do Arquiteto Adalberto Dias. (Laranja - A1 Bairro dos Guindais); (Vermelho - A1 Viaduto); (Verde - A3 Alameda das Fontainhas); (Amarelo - A4 Bairro da Corticeira); (Azul - A4 Fábrica da Cerâmica). Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 47.

Com base no anteprograma da equipa do arquiteto Adalberto Dias analisa-se as intenções específicas para cada uma das zonas.

Dentro da área A1 (Guindais e Duque de Loulé), propõe-se a edificação nova direccionada para a habitação e comércio através de um grupo de edifícios a localizar na área envolvente ao viaduto, desenvolvimento de um parque de estacionamento com 150 lugares, arranjo de espaço exterior envolvente ao viaduto, correspondência de transportes para a futura ligação entre a cota alta com a marginal fluvial, e ainda, a recuperação de edificações no Bairro dos Guindais.

¹⁹ Dias A. (1994). Ante programa da equipa do arquiteto Adalberto dias para os estudos da frente urbana ribeirinha entres as pontes Luis I e S.joão.

Área A2 (Bairro da Corticeira), pretende-se a edificação nova nas áreas colmatadas e em terrenos camarários da escarpa à Calçada da Corticeira, arruamento de ligação entre o Largo das Fontainhas e a Marginal Fluvial com o aproveitamento da calçada existente, e, a viabilização da recuperação do núcleo urbano da Corticeira.

Na Alameda das Fontainhas, área A3, é proposto na mesma a edificação nova para colmatar a frente urbana das Fontainhas, a reconstrução do troço da alameda que se encontra destruído para formalizar o conceito de ponte entre os dois bairros, e tratamento paisagístico da escarpa com a possibilidade de equipamento público com a exequível ligação entre os dois bairros a uma cota média da escarpa.

Por fim na área A4, prevê-se a potencialidade de utilização das ruínas que outrora foram indústrias, principalmente do antigo edifício da Fábrica de Cerâmica.

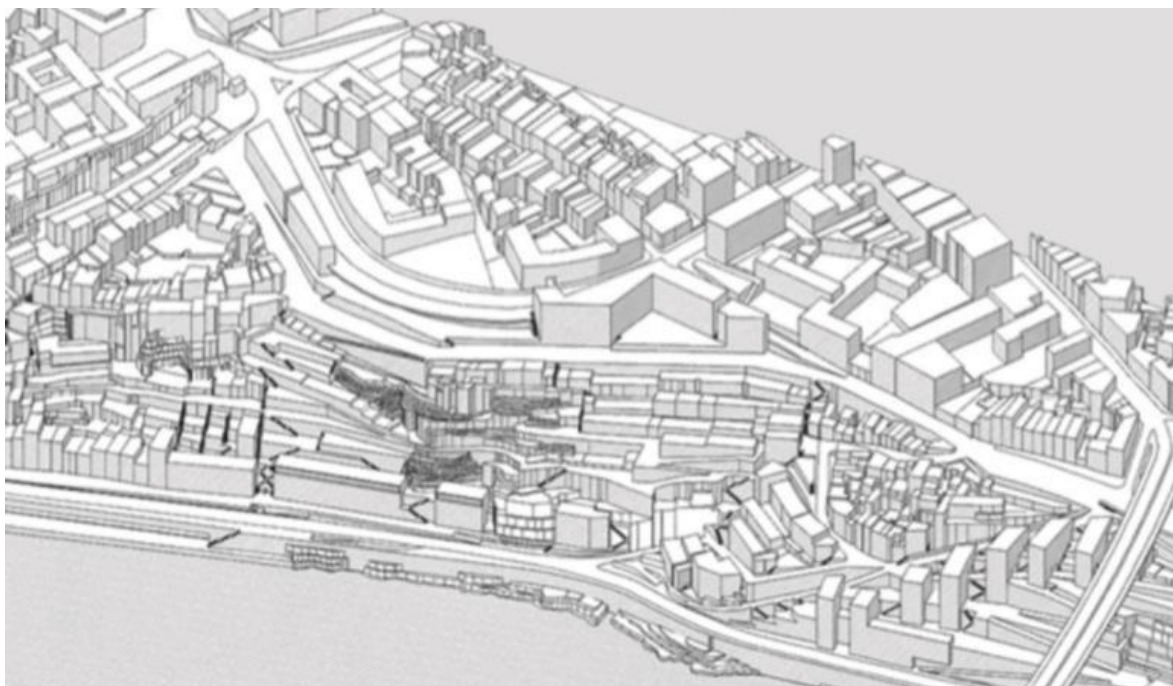


Figura [20] Axonometria do Projeto para a frente urbana ribeirinha entre as Pontes Luís I e S. João do Arq. Adalberto Dias de 1997.

Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 49.

Uns anos mais tarde surge o concurso para a Capital Europeia da Cultura, Porto 2001, lançado pela União Europeia que consiste na promoção de uma cidade europeia através de exercícios de recuperação e construção do espaço público da cidade.

Para o interesse deste estudo a atenção reside apenas na proposta de reabilitação da zona da Batalha, desenvolvida pelo Arquiteto Adalberto Dias. Os desenhos da sua equipa estendem-se novamente para a área das Fontainhas, integrando nesta intervenção a proposta anteriormente desenvolvida: urbanização da frente urbana ribeirinha entres as pontes Luís I e S. João.

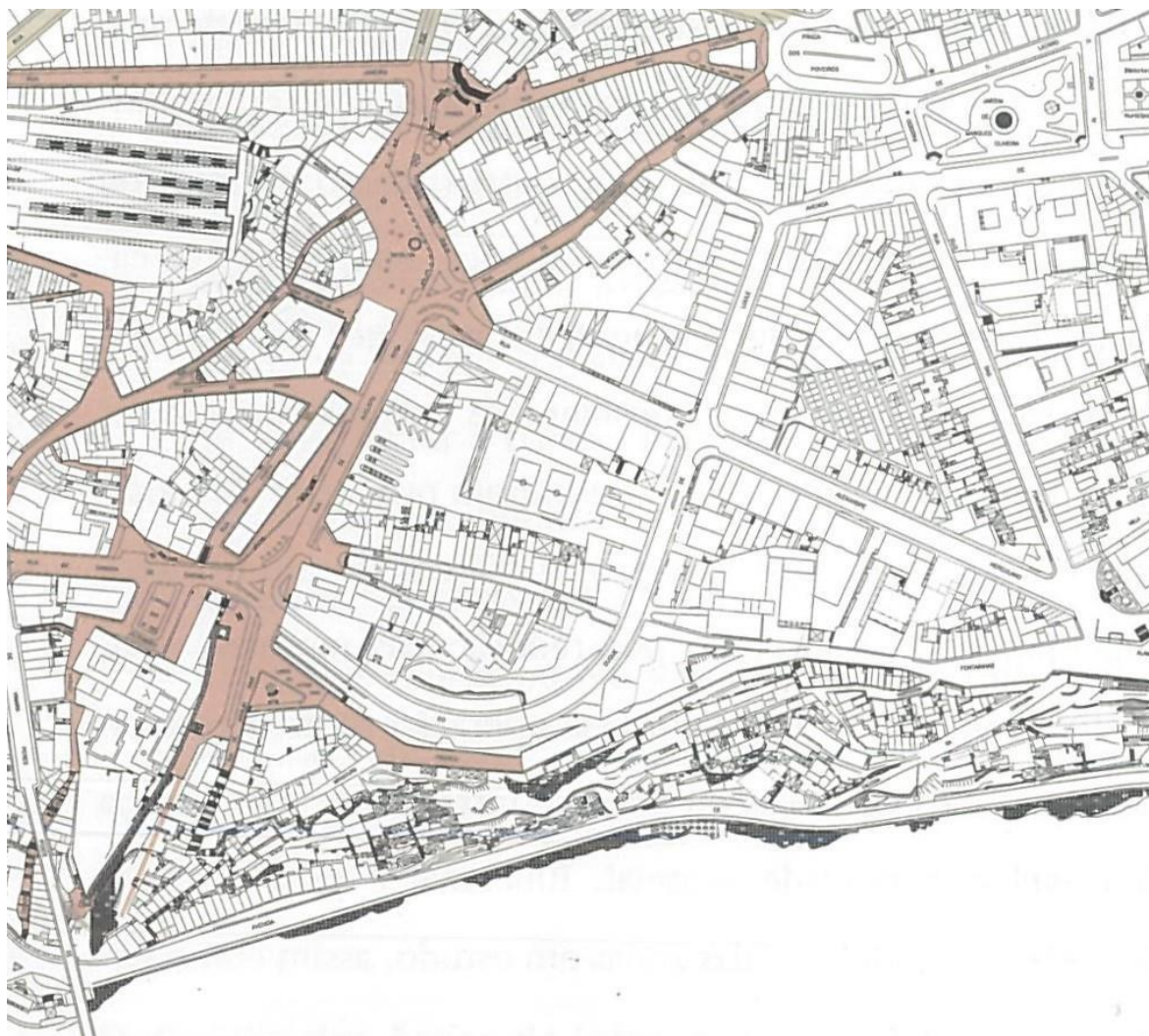


Figura [21] Representação da área de intervenção da equipa do Arquiteto Adalberto Dias para o o concurso Porto 2001. Disponível em: Costa, A. S. B. A. (2009) A requalificação da baixa portuense : uma oportunidade para o Porto, em 2001. Porto: FAUP. Página 42.

Após uma primeira análise feita à totalidade desta proposta, será apenas de salientar as intenções que irão de acordo com a área de estudo deste trabalho, as Fontainhas e com um outro apontamento significativo para o entendimento do ensaio realizado pelo Arquiteto.

Como estratégia de intervenção a equipa de Adalberto Dias assume a mobilidade como elemento fundamental face aos compromissos existentes nas áreas próximas e ainda ao facto de estar em desenvolvimento a construção do Metro de S. Bento e a nova Ponte do Infante.

Prevendo este cenário, acrescentam-se ações de equilíbrio do sistema, procurando uma solução que se ajuste aos diferentes momentos temporários sem inviabilizar a estratégia global.

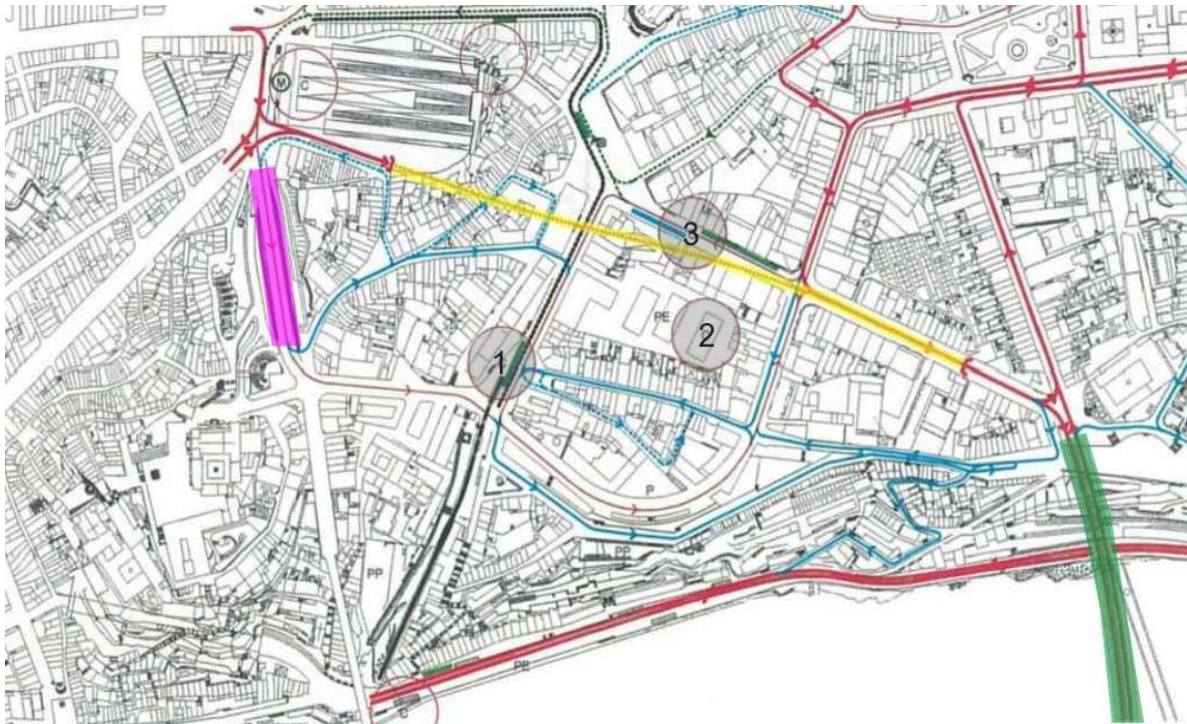


Figura [22] Representação das intervenções e elementos da estratégia de Adalberto Dias. (1 - Funicular dos Guindais); (2 - Parque das Camélias); (3 - Interface); (Violeta - Metro de S. Bento); (Verde - Ponte d Infante); (Amarelo - Túnel proposto); (Vermelho - Sistema viário principal); (Azul - Trânsito local);

Disponível em: Costa, A. S. B. A. (2009) A requalificação da baixa portuense : uma oportunidade para o Porto, em 2001. Porto: FAUP. Página 42.

Com base na imagem, pode-se observar que a proposta do túnel vem a responder a uma necessidade de ligar a nova Ponte do Infante à Estação de Metro e Ferroviária de S. Bento. Desta forma possibilita o desvio total de todo o fluxo de tráfego proveniente do centro da cidade poente para a zona da nova ponte. Isto significa também a redução do tráfego na Avenida da Ponte, Rua de Saraiva de Carvalho e Duque de Loulé (ruas que direcionam o trânsito de S. Bento para Poente, atravessando o Viaduto já anteriormente referido).

No ponto número um da figura fica assinalada a reposição do Funicular dos Guindais, que faz a importante ligação com a cota mais baixa da cidade junto ao

troço da muralha e ainda está relacionado com o terminal do elétrico do Carmo, de modo a completarem ambos os percursos.

No ponto número dois, com a prevista mudança de instalações da Central de Camionagem das Camélias, propõem-se serviços de saúde e de assistência médica, Casa do Desporto e três pavilhões desportivos a fim de gerar atividades desportivas. Algo que acabou por desvanecer nesta zona e que constitui duas sedes desportivas, nomeadamente o Guindalense e Vasco da Gama.

O ponto número três corresponde à já existente interface de camionagem que, com a reposição da central em Gaia e o nova ponte, se encontra estrategicamente posicionada, visto prever-se a redução do fluxo automóvel ligeiro da rua devido ao desvio direcionado para o túnel.

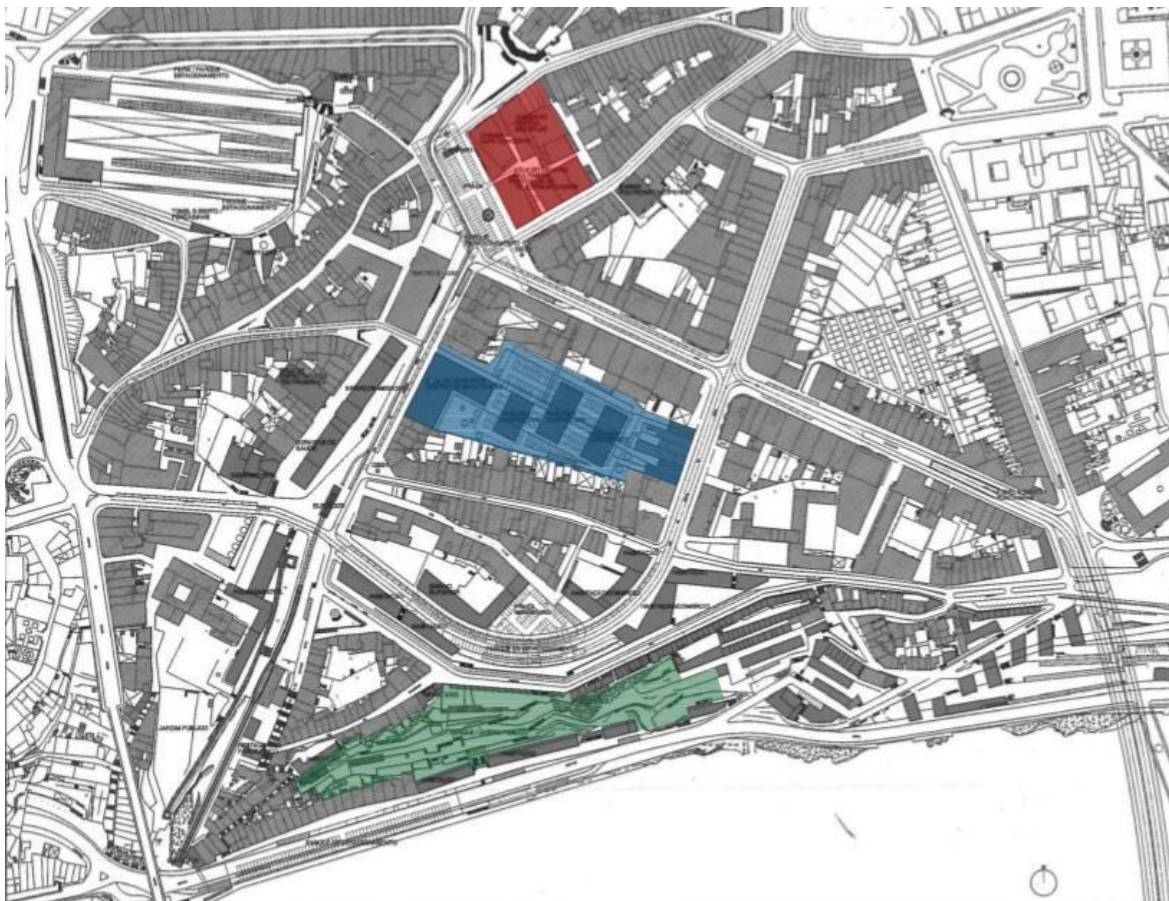


Figura [23] Proposta de núcleos de regeneração urbana. (Vermelho - Praça da Batalha); (Azul - Parque das Camélias); (Verde - Parque urbano).

Disponível em: Costa, A. S. B. A. (2009) A requalificação da baixa portuense : uma oportunidade para o Porto, em 2001. Porto: FAUP. Página 199.

É com base na última figura que o Arquiteto justifica os geradores de movimento para a zona Batalha/Fontainhas.

Na imagem vemos representado a vermelho o primeiro núcleo que revela os serviços públicos, caso da Loja do Cidadão, associada ao comércio e restauração.

Descendo no sentido Sul, numa cota intermédia, encontram-se a Casa do Desporto, Serviços de Saúde e Assistência Médica. Um conjunto mais dinâmico e ativo.

O terceiro núcleo, numa cota mais baixa, reúne generosas acessibilidades para a marginal fluvial atravessando o Parque Público dos Guindais, vocacionado para passeio e lazer. Ainda complementado por outros serviços, como as instalações da Universidade Moderna (atual Universidade Lusófona do Porto), que estaria relacionada com a ampliação da mesma, edificação nova para habitação e a previsão de um hotel para a classe média alta, a fim de gerar alguma riqueza local, dada a situação de relativa pobreza.

Desta forma com a junção dos três núcleos garante um ativo gerador de vida urbana, respondendo à necessidade social aproveitando da melhor forma as referências da área.

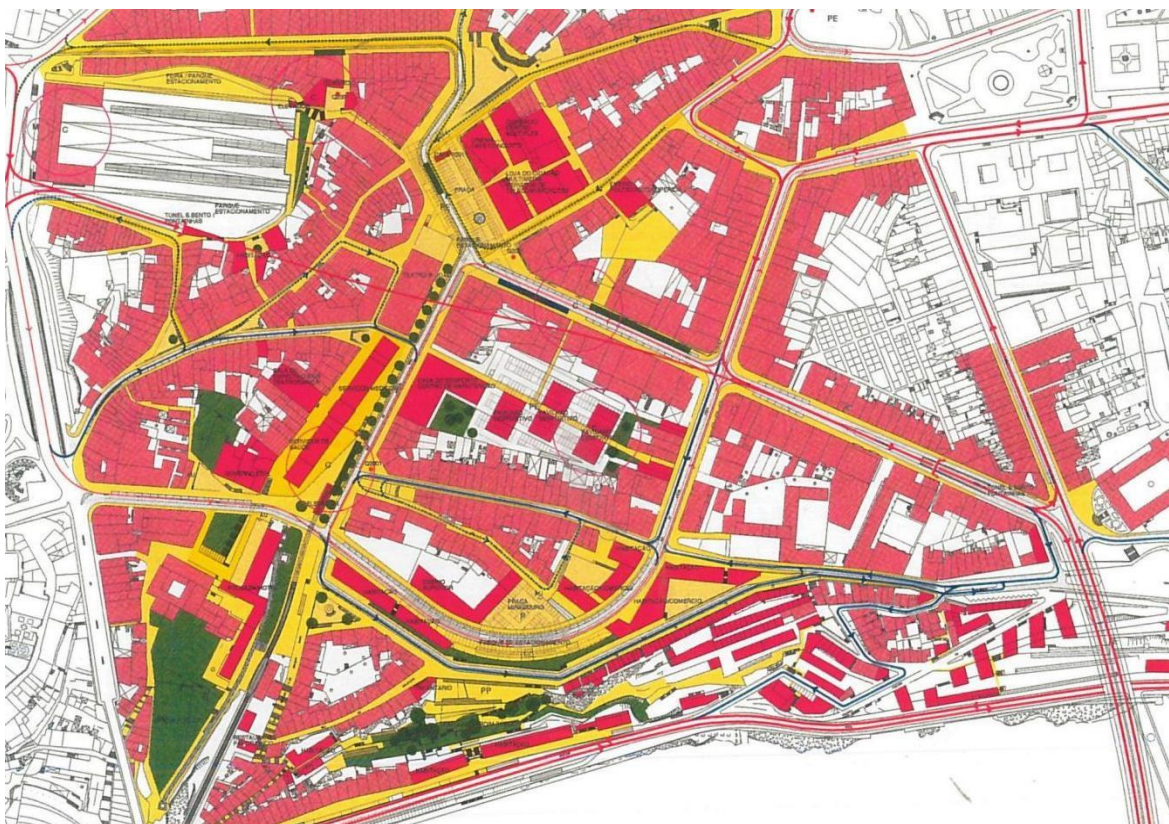


Figura [24] Planta das duas propostas da equipa do Arquiteto Adabelto Dias. (Vermelho - Edifícios propostos); (Rosa - Edifícios existentes); (Amarelo - Sistema viário de partilha); (Verde - Área de jardim e parque). Disponível em: Costa, A. S. B. A. (2009) A requalificação da baixa portuense : uma oportunidade para o Porto, em 2001. Porto: FAUP. Página 321.

2.2.2. A Casa da Música

Dentro do programa do Porto como Capital Europeia da Cultura em 2001, surge através de concurso público, a proposta para um equipamento de lazer/ cultura, hoje conhecida como Casa da Música.

Como anteriormente, as intervenções desenvolvidas pelo concurso *Porto 2001* não se ficou apenas pela requalificação da baixa portuense, neste caso estendendo-se até à periferia do centro histórico, localizado na rotunda da Boavista.

Põe-se em marcha um processo longo e complexo de gestão de meios, criação de programas artísticos, sociais e educativos. Entre outras ideias é lançada a promissora ideia da Casa da Música, um edifício em que a música seria a sua residente. Em meados de 1999, dá-se início ao concurso de arquitetura para o projeto, que contou com as candidaturas de 26 equipas, passando por três fases de eliminação, tendo na última fase restado os projetos de Dominique Perrault, Rafael Viñoly e o vencedor Rem Koolhaas.²⁰

Constatou-se muita polémica na escolha da proposta vencedora, mas o projeto de Koolhaas permitia uma adaptação universal dos espaços internos e externos do edifício, uma linguagem fluente e coerente na utilização de materiais de fácil manutenção e acima de tudo uma singularidade formal, concordante com o propósito de assumir um novo marco e ponto de referência na cidade.

²⁰ Lomba, M.M.B. (2007). *Do edifício-síntese à refundação urbana: a casa da música na Boavista - Porto e a hauptbahnhof em Mitte – Berlim*.

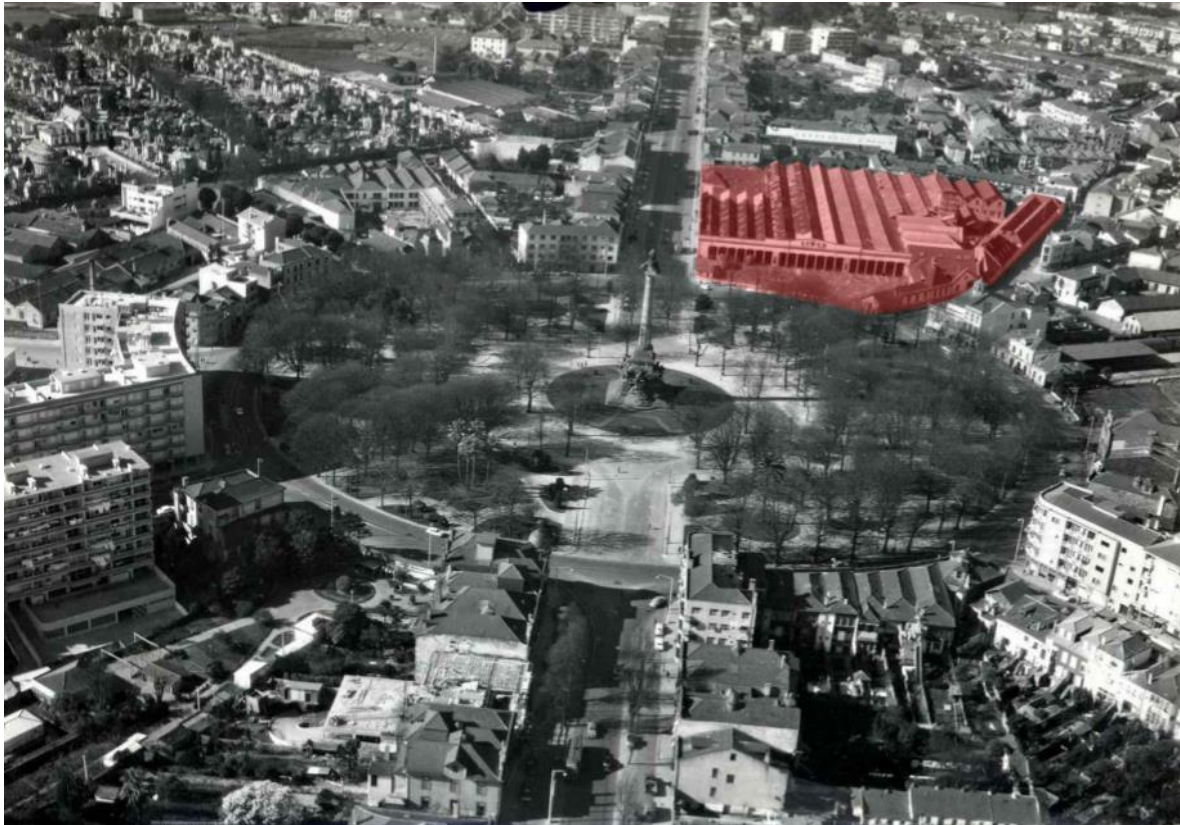


Figura [26] Imagem aérea sobre a Rotunda da Boavista, 1964. (Vermelho - Antiga localização da Estação de Elétricos, atual local da Casa da Música).

Disponível em: <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2010/10/rotunda-da-boavista-cidade-do-porto.html>

A área da Boavista sempre foi impulsionada pela estruturação viária que daria a continuidade à ligação da Ponte da Arrábida, definida pelo Plano de Diretor Municipal de 1962.

Com a construção dos edifícios do Foco, iniciam-se grandes investimentos na construção na zona da Boavista.

Em 1984 é construído o edifício Aviz, o qual desencadeou um processo de concentração de escritórios, centros comerciais e estruturas de hotéis de luxo, e passa a ser uma zona ligada ao prestígio e a ambiciosos projetos, pela disponibilidade de terrenos, pela rede viária e pela fácil comunicação com o aeroporto.

Tudo isto garantiu à Boavista um posicionamento estratégico. Apesar do seu papel preponderante no sector financeiro, não invalidou que fossem implantados edifícios com outra utilização no decorrer dos anos.

Contextualizando a localização da Casa da Música, esta encontra-se numa área central da Boavista com grande apetência para o crescimento e deste ponto de vista

os equipamentos culturais são vistos como instrumentos de desenvolvimento económico e urbano.²²



Figura [27] Imagem aérea sobre a Casa da Música, 2017.
Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/765378/casa-da-musica-oma>

²² Santos, V.C. (2011). *O processo de construção de um ícone urbano: a Casa da Música do Porto.*



Figura [28] Ligação entre os espaços públicos. (Branco - Casa da Música); (Laranja - Praça da Casa da Música); (Verde - Jardim da Boavista).
Disponível em Google Maps.

Analisando a figura, constata-se ser uma zona bastante consolidada, tirando o caso do quarteirão onde está implantada a Casa da Música. Neste caso o Arquiteto Rem Koolhaas, mostrou que não só é capaz de desenvolver o volume mas também o espaço vazio, criando uma praça delimitada pelas construções envolventes e marcada pela diferenciação do solo, abrindo-se completamente para o jardim da rotunda, desenhado pelo Arquiteto Siza Vieira, interligando os dois espaços de utilização pública.

Ao afastar-se diretamente da envolvente e ao criar este vazio, o volume beneficia de um maior impacto visual, funcionando num recinto limitado (o quarteirão) tornando-se num elemento urbano de articulação.

Numa visão mais vasta, tendo em conta toda a centralidade da Boavista, a construção deste elemento funciona como uma rótula da ligação da baixa e a frente marítima do Porto.

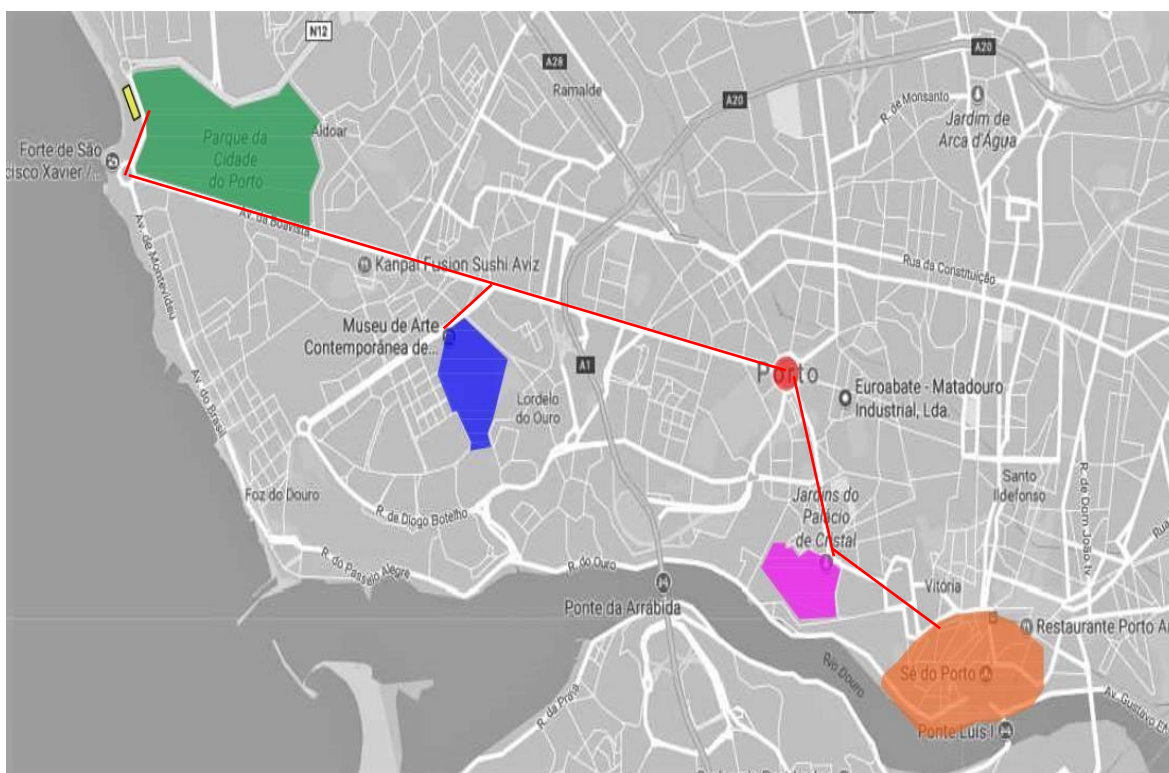


Figura [29] Articulação entre a Baixa Portuense e a Frente Marítima através dos equipamentos. (Vermelho - Rotunda da Boavista/ Casa da Música); (Azul - Museu de Arte Contemporânea de Serralves); (Verde - Parque da Cidade do Porto); (Amarelo - Edifício Transparente); (Violeta - Palácio de Cristal); (Laranja - Baixa Portuense). Disponível em: Google Maps.

Como se constata na imagem, os dois eixos de ligação que dobram na Casa da Música, passam por equipamentos públicos. No sentido da frente marítima o eixo é constituído pelo Museu de Serralves, o Parque da Cidade e colmata com o Edifício Transparente, já situado em cima da linha marítima e no eixo de sentido à Baixa, passa-se pelos Jardins do Palácio de Cristal.

O eixo da Avenida da Boavista, no seguimento das intervenções do Porto 2001, estava previsto no desenvolvimento da linha do Metro da Avenida, equipamento que viria reforçar esta aliança da Casa da Música com a zona ocidental da cidade, interligando todos estes pontos de interesse. Embora não tenham sido realizadas, desconhecendo-se os motivos, a avenida na sua imagem atual integra uma ciclovia e uma faixa de jardim.

A proposta do metro para a Avenida facultar de uma ligação pedonal subterrânea com a linha de metro já existente, cria um relacionamento direto das estações com o edifício da Casa da Música.

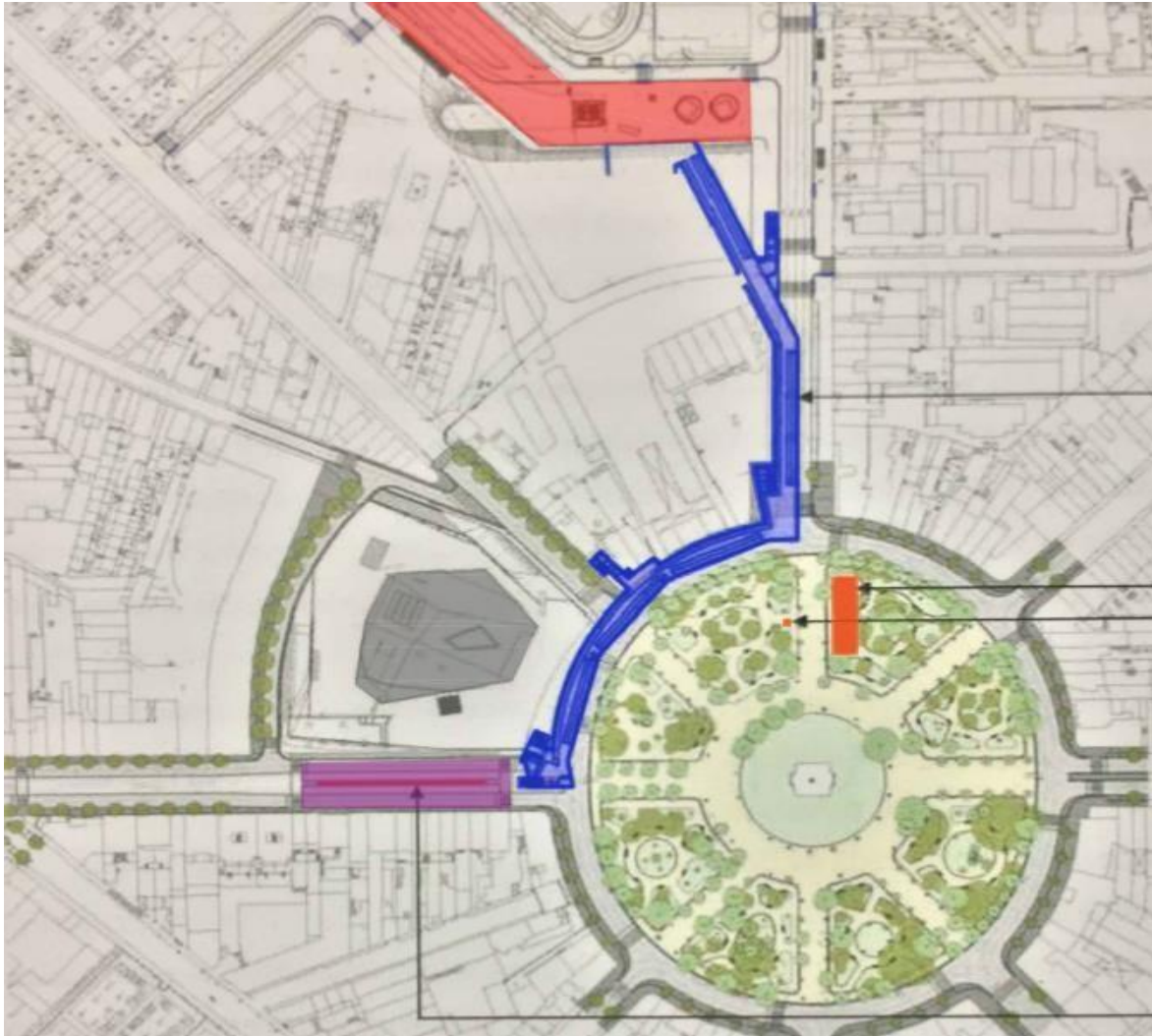


Figura [30] Projeto de Revitalização da área envolvente da Casa da Música. (Cinzento - Casa da Música); (Vermelho - Estação de Metro e Rodoviária da Casa da Música); (Azul - Túnel Pedonal); (Violeta - Estação do Metro da Avenida); (Laranja - Café e Quiosque).

Disponível em: Lomba, M. M. B. Do Edifício à refundação urbana: a casa da música na Boavista-Porto e a hauptbahnhof em Mitte-Berlim. Porto: FAUP. Página 192.

Como é sabido, as infraestruturas são indispensáveis para a afirmação de novos núcleos urbanos.

A criação da Estação de Metro da Casa da Música (na imagem a vermelho) fortaleceu a sua acessibilidade. A estratégia utilizada para a localização de transportes é fundamental para a definição e criação de fluxo urbano.

A escolha do nome desta estação foi fruto da mesma intencionalidade de criar uma forte ligação com o edifício. A estação detém a importância de ter sido desenvolvida pelo Arquiteto Eduardo Souto Moura.



Figura [31] Plano Geral de implantação e inserção Urbana da Estação de Metro da Casa da Música. (Azul - Rotunda da Boavista); (Vermelho - Quarteirão da Casa da Música). Disponível em: Lomba, M. M. B. Do Edifício à refundação urbana: a casa da música na Boavista-Porto e a hauptbahnhof em Mitte-Berlim. Porto: FAUP. Página 190.

Atualmente além da construção da estação de metro da Casa da Música, de acordo com o plano de inserção nada mais foi realizado, todos os apontamentos verdes na imagem acima, parecem ter sido esquecidos no decorrer dos anos até os dias de hoje.

A extensão pedonal em direção à rotunda, como podemos observar na figura, iria proporcionar mais uma proposta de interligação para com o edifício da Casa da Música. Neste mesmo sentido estaria pensada, em colaboração com o Arquiteto Siza Vieira, a implantação de um equipamento dentro da área da rotunda no mesmo sentido radial para com a estação.

Este equipamento seria a construção de um café/ casa de chá com um apontamento de escadas que daria origem a um anfiteatro ao ar livre.

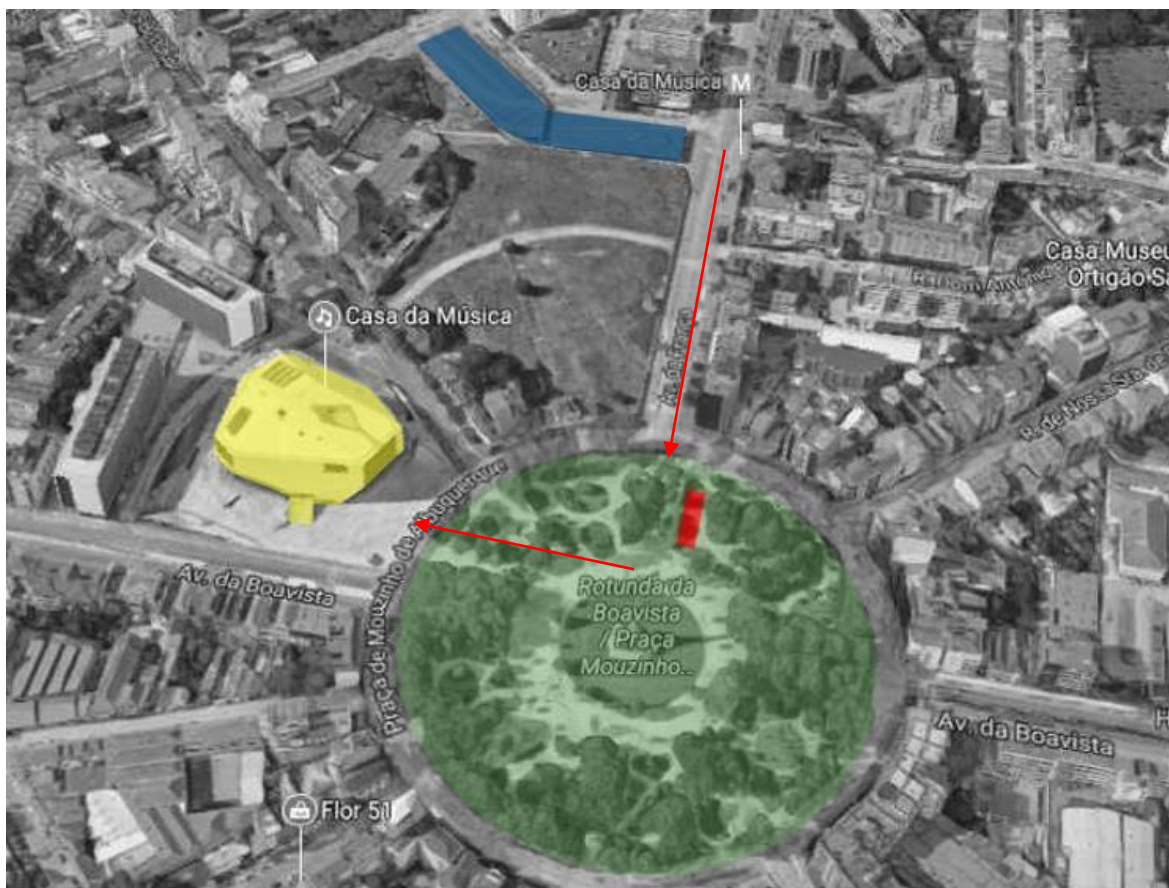


Figura [32] Articulação da Estação e a Casa da Música através do programado café na rotunda da Boavista. (Azul - Estação de Metro da Casa da Música); (Vermelho - Café); (Amarelo - Casa da Música). Disponível em: Google Maps.

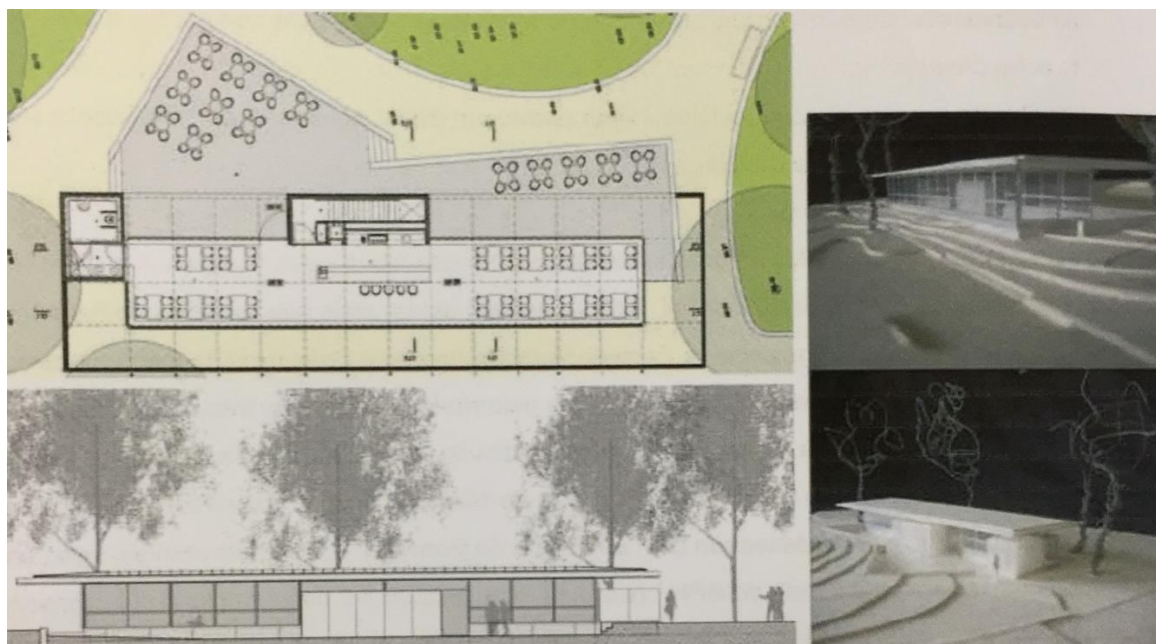


Figura [33] Projeto para um café no Jardim da Boavista, Arquiteto Siza Vieira. Disponível em: Lomba, M. M. B. Do Edifício à refundação urbana: a casa da música na Boavista-Porto e a hauptbahnhof em Mitte-Berlim. Porto: FAUP. Página 196.

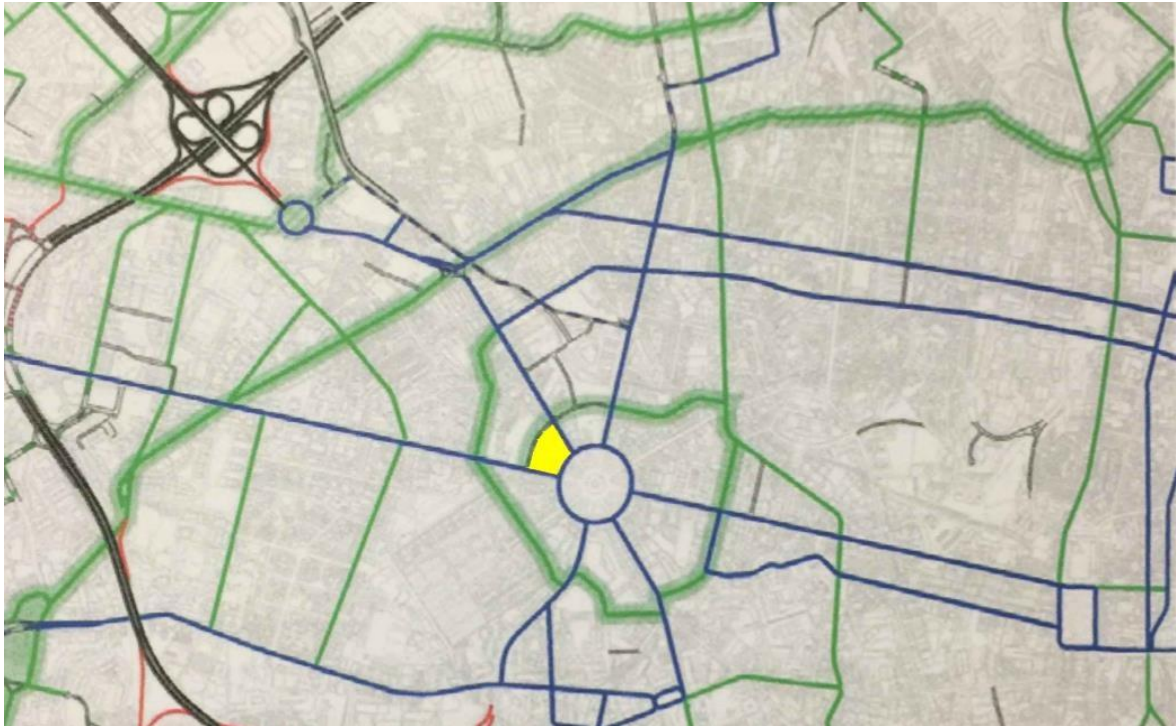


Figura [34] Secção da Carta de Hierarquia da Rede Viária, 2005. (Amarelo - Localização da Casa da Música); (Preto - Rede Nacional); (Vermelho - Canal de Ligação Inter-níveis); (Azul - Eixo Urbano Estruturante e de Articulação Intermunicipal); (Verde - Eixo Urbano Complementar).

Disponível em: Lomba, M. M. B. Do Edifício à refundação urbana: a casa da música na Boavista-Porto e a hauptbahnhof em Mitte-Berlin. Porto: FAUP. Página 188.

A construção da linha do metro e da Casa da Música impulsionaram a realização de alterações na rede viária e aberturas de novas ruas para uma melhor gestão do trânsito na zona da Boavista.

Relacionada com a sala de concertos, pretendia-se o cruzamento da rua 5 de Outubro com a Avenida de França e a ligação com a rua de Oliveira Monteiro, criando uma alternativa para a rotunda e distribuindo o trânsito para uma via interna paralela à rotunda, que ligaria diretamente com o Metro e a Casa da Música.

Mas tal como outras intenções programadas, esta foi mais uma que não foi realizada, a ligação entre a rua 5 de Outubro e a Avenida de França, exemplificada na figura seguinte.

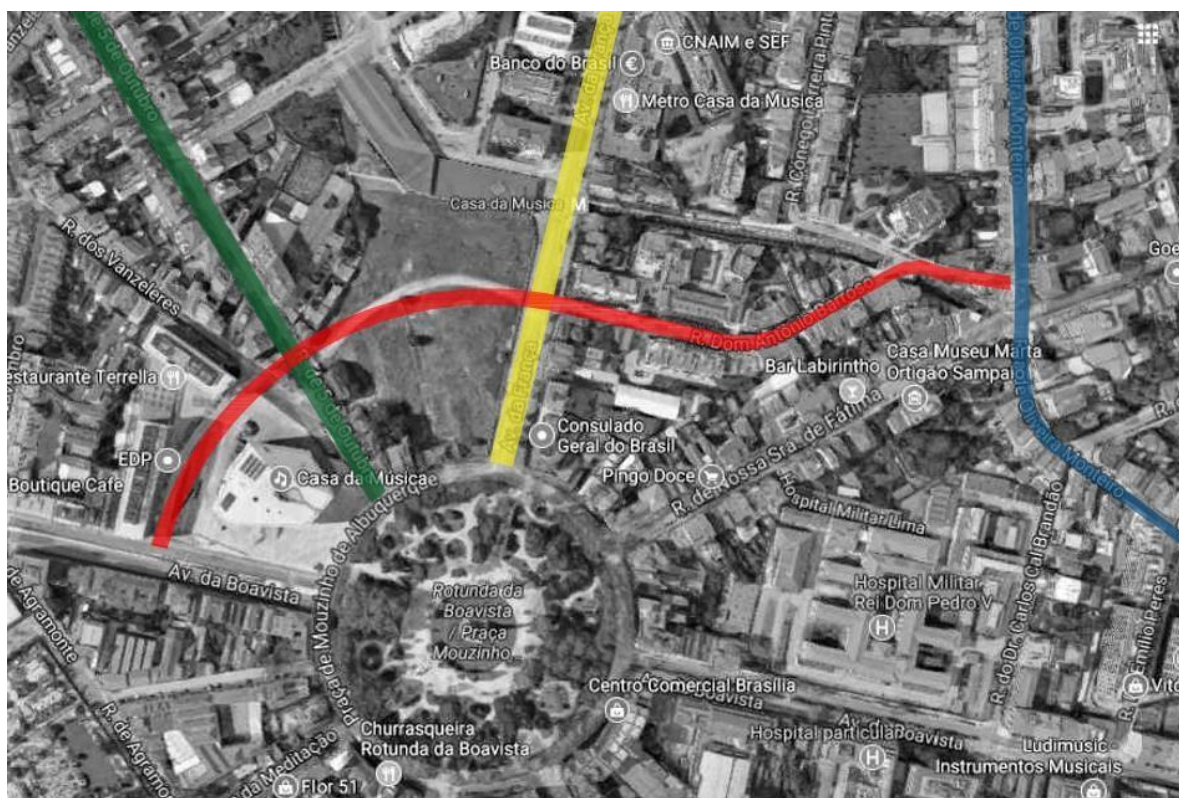


Figura [35] Representação do sistema viário programado relacionado com a Casa da Música. (Verde - Rua 5 de Outubro); (Amarelo - Avenida de França); (Azul - Rua de Oliveira Monteiro); (Vermelho - Proposta Viária). Disponível em: Google Maps.

Para concluir, podemos afirmar que a magnitude da Casa da Música vai muito além do objeto arquitetónico. Este, precisa da sua envolvente para obter o destaque de imponente, precisando de uma série de infraestruturas para se fazer sentir como um elemento regenerador da Boavista.

2.2.3. Highways

Ao contrário dos estudos de caso anteriores em que a ação na cidade é feita com nova edificação ou a reabilitação de espaço público, este subcapítulo baseia-se na reintegração de elementos da estrutura viária adaptados a parques urbanos, bem como conhecer a transformação que gerou a nível social e ecológico.

Estes foram construídos para melhorar a qualidade de vida das populações residentes e também aumentar a qualidade dos espaços urbanos.

Apesar de serem projetos de grande escala, não deixa de ter interesse para a finalidade do nosso estudo, de entender como um projeto de equipamento público pode ser considerado como nota de regeneração urbana de uma cidade.

O primeiro exemplo localiza-se na capital da Coreia do Sul, em Seul. Trata-se de um antigo rio que durante séculos abasteceu a população coreana de água potável, mas que no século XX virou uma montra de preocupação local.

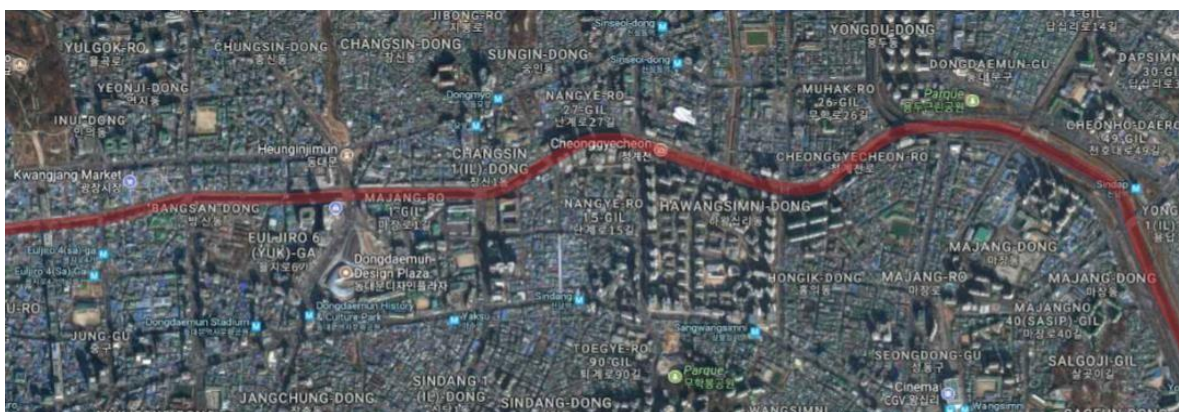


Figura [36] Imagem de localização do rio Cheong Gye Cheon.
Disponível em: Google Maps.

Com a separação da Coreia do Norte e do Sul após a Segunda Guerra Mundial, as margens deste arroio receberam diversos imigrantes que se instalaram, tornando-se este local numa grande favela. Por consequência, esta linha de água transformou-se no aterro da cidade e representada assim um grande problema de saneamento para a cidade de Seul.

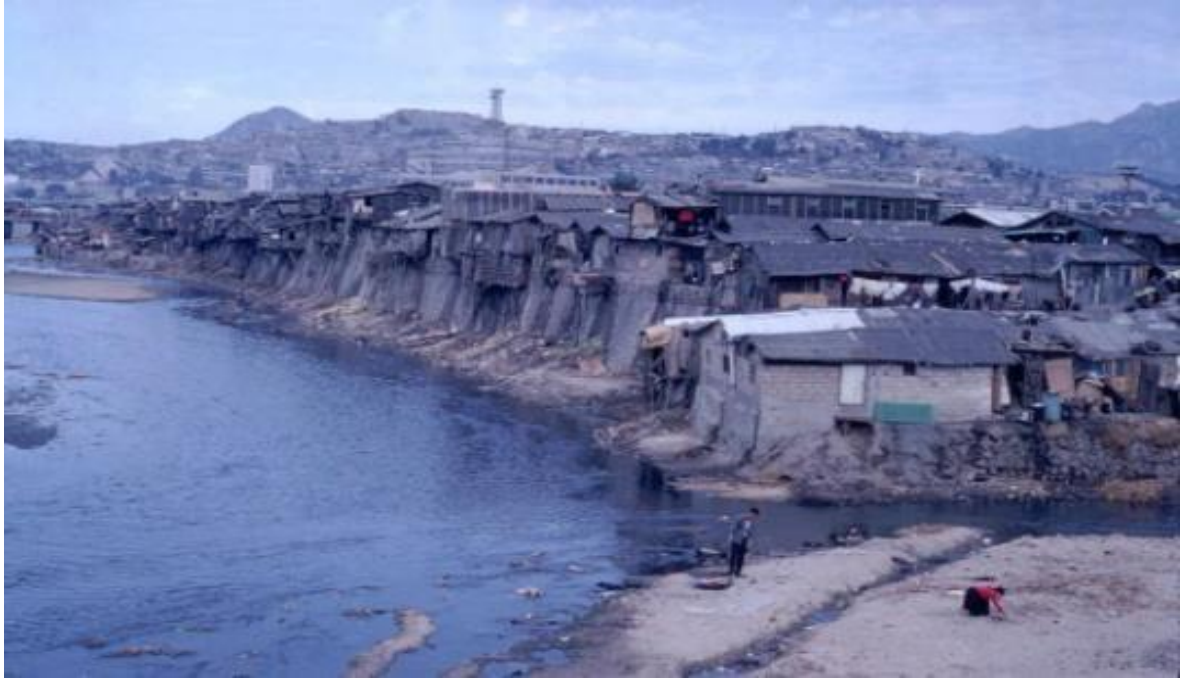


Figura [37] Estado numa das margens do Rio Cheong Gye Cheon, 1968.
Disponível em: <http://www.viveraviagem.com.br/cheonggyecheon/>

Devido à rápida industrialização do pós-guerra, o governo começou a cobrir o rio numa operação que durou quase vinte anos, iniciado em 1958.

Dada a situação alarmante, o governo Coreano decide esconder o problema que apresentava o rio e decide tapar, através do desenvolvimento de um viaduto para dar resposta ao início do tráfego que fazia sentir pelo poder da industrialização.

Em 1976 é inaugurado o primeiro elevado do viaduto com o comprimento de 5.6 quilómetros e 16 metros de largura, mostrando-se como um exemplo de modernidade para o país.



Figura [38] Imagem representativa no decorrer das obras do viaduto. Início da década de 60.
Disponível em: <http://www.viveraviagem.com.br/cheonggyecheon/>

Este exemplo de modernidade resolveu um problema, mas ganhou mais dois, tornando-se numa área com muito ruído e de onde adviu a poluição no centro de Seul, no decorrer dos anos 80 e 90.



Figura [39] Imagens representativas da situação viária de Seul, pós a construção do viaduto.
Disponível em:
<https://www.slideshare.net/simrc/smart-and-sustainable-city-case-of-urban-transformation-of-seoul-myonggu-kang>

Após um curto espaço de tempo, o rio acabou por secar e consequentemente deixou de ser uma parte integrante de Seul.

Por fim, em 2002, por parte do Ministro Lee Myung-bak, devido ao envelhecimento da plataforma que cobria o rio e que impunha riscos à segurança da

população, propõe a revitalização do local, demolindo toda a faixa construída sob o rio.



Figura [40] Imagem representativa do antes, durante e depois das obras.

Disponível em: <http://blogtalkwiththejay.blogspot.pt/2014/10/cheonggyecheon-stream-restoration.html>

O projeto apresentado programa a retoma de ligação entre o norte e sul, através de 22 pontes, sendo que apenas 10 são para o uso automóvel. Para reduzir o congestionamento foi implementada uma rede viária de transportes públicos.

Hoje em dia esta parte da cidade de Seul é bastante movimentada, incentivada pelos passeios ao longo do curso da linha de água e pelas margens verdes em todo seu percurso.²³

²³ Rudge, V. (2010). Cheonggyecheon Stream The Restoration Project .

O que outrora fora uma barreira hoje serve como ponto de encontro da população de ambos os lados, e de uma atração para a cidade. Um claro exemplo de regeneração urbana.



Figura [41] Fotografia do resultado final da revitalização de Cheong Gye Cheon, de dia. 2008.
Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon>



Figura [42] Fotografia do resultado final da revitalização de Cheong Gye Cheon, de noite. 2008.
Disponível em: <http://grist.org/article/2010-02-19-inspired-ethnomics-seoul-reengineers-a-freeway-into-a-stream-vi/>

O próximo exemplo de regeneração de uma estrutura viária é o caso de Madrid Pío, em Espanha.

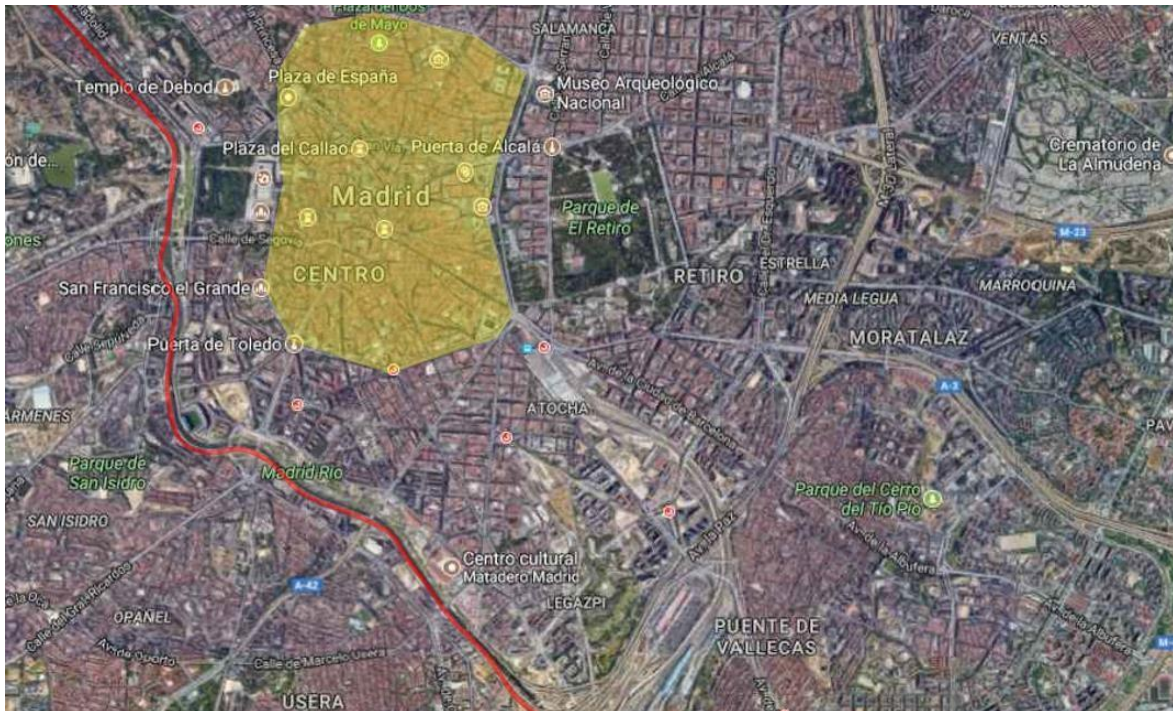


Figura [43] Imagem de localização. (Vermelho - Rio Manzanares); (Amarelo - Centro de Madrid). Disponível em: Google Maps.

Provavelmente é uma das maiores intervenções de regeneração urbana dos últimos anos realizada na Europa. Tal como o exemplo anterior, trata-se de uma via rápida nas margens de um rio, neste caso o rio Mazanares, situado em Madrid.

A via rodoviária, M-30, foi construída ao redor da cidade de Madrid, o equivalente à Via de Cintura interna no Porto. Para os automóveis a consequência era de interesse, mas por outro lado os moradores que viviam junto à faixa de rodagem queixavam-se do barulho e que não era uma zona área de muita movimentação pedonal, apenas quem tivesse um veículo é que poderia usufruir desta área. As faixas de rodagem funcionavam como barreiras para quem se quisesse aproximar do rio.

Entre 2003 e 2007, realizou-se o trabalho de enterro do arco ocidental da M-30, o que possibilitou a eliminação do tráfego a superfície, libertando espaço para explorar.



Figura [44] Imagem representativa da intenção para Parque Urbano de Madrid Río. (Vermelho - Túnel rodoviário); (Verde - Parque Urbano); (Amarelo - Faixa de rodagem); (Azul - Rio Manzanares).
Disponível em: http://www.west8.com/projects/madrid_rio/

Após a construção dos túneis, espaços vazios resultante das obras ao nível do solo formam agora um elo de ligação de vários núcleos verdes ao longo do rio.²⁴

Como podemos observar na imagem, com a via rápida M-30 enterrada, sobra o espaço na cota superior para a criação das margens verdes ao longo do rio e empurra a faixa de rodagem paralela ao rio, mas relacionado agora com a envolvente, para que assim o parque tenha esta ligação direta e natural com o rio.

Na visão de escala urbana, o projeto incorpora o rio como uma linha dupla de fachada de conjuntos de espaços verdes, estabelece na superfície um novo sistema de mobilidade e acessibilidade, aumenta a integração e a qualidade urbana dos bairros que fazem fronteira com o rio, protege e revaloriza o património histórico e deteta áreas de oportunidade que poderão gerar uma potencial mudança de toda a cidade a longo prazo.

²⁴ Bortoluzzi, C. (2017). Madrid RIO / West 8, Burgos & Garrido, Porras La Casta, Rubio Alvarez Sala.



Figura [45] Situação atual do Parque Urbano de Madrid Pío. 2016.
Disponível em: <https://spfaust.wordpress.com/2011/06/10/madrid-río-ii-arganzuela-footbridge-etc-opens/>



Figura [46] Esquema da interligação de pontos de interesse dentro do Parque Urbano. (Vermelho - Estádio de Futebol); (Laranja - Ponte de Toledo, XVII); (Amarelo - Ponte Arganzuela, 2011); (Azul Escuro - Skatepark); (Violeta - Centro de Criação Contemporânea); (Azul Claro - Rio Manzanares); (Verde - Parque Urbano Madrid Pío).
Disponível em: Google Maps.

Com base na imagem, o parque contém equipamentos que o ajudam a integrar na vida urbana, espaços de atividades e espaços culturais assim como de lazer. Todos estes tipos de equipamentos gerem um fluxo urbano no parque.

Este, já por si, oferece corredores verdes para a prática de desporto e passeios junto ao rio.

Curiosidade para a sinalização das pontes na imagem, a Ponte de Toledo datada no ano de 1724, que se mantém intacta respeitando o lado histórico desta zona, e uns metros posteriormente encontra-se a Ponte Arganzuela, inaugurada a 2011 pelo Arquitecto Dominique Perrault.



Figura [47] Ponte Toledo.

Disponível em: [https://es.wikipedia.org/wiki/Comillas_\(Madrid\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Comillas_(Madrid))



Figura [48] Ponte Arganzuela.

Disponível em: <http://destinosactuales.com/2012/10/08/un-oasis-urbano-en-madrid/>

Capítulo III. Regeneração

3.1. Área de Intervenção

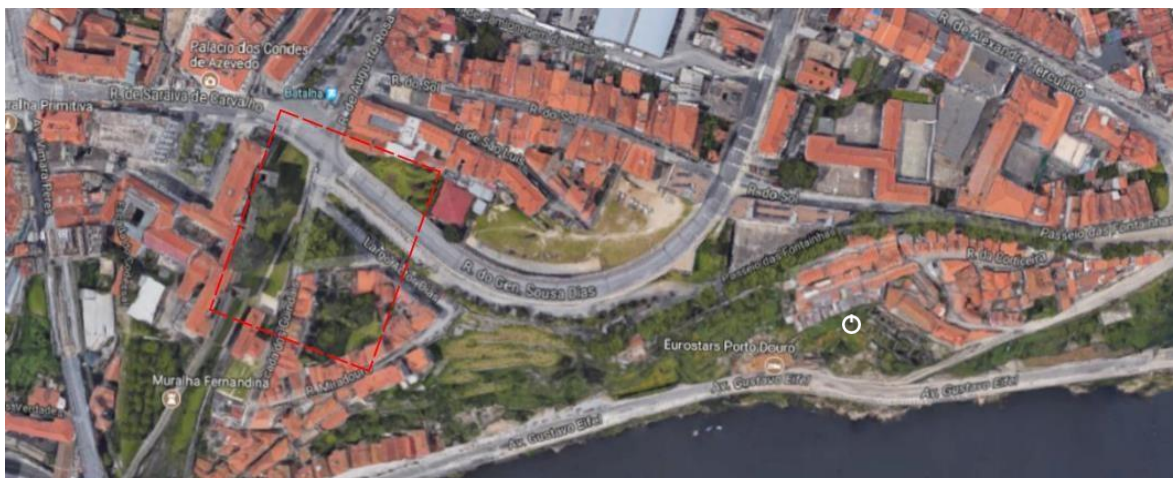


Figura [49] Área de intervenção, 2017. (Vermelho - Limites do ensaio de projeto).
Disponível em: Google Maps.

A área de intervenção encontra-se situada na zona dos Guindais, no Porto. Local eleito como área a intervir, delimitada a vermelho na imagem, que alberga o projeto a desenvolver nas disciplinas de Projeto 5.1 e Projeto 5.2.

Nos pontos de foco da envolvente encontra-se o trecho da Muralha Fernandina, o eixo de circulação em sentido à Sé Catedral do Porto, as instalações da Universidade Lusófona do Porto, o Passeio das Fontainhas, o Largo Ator Dias, as Escadas e o Funicular dos Guindais, o Teatro Nacional S. João, e, sem deixar de referir a aproximação com a Ponte Luís I.

Nas proximidades encontram-se a Ponte do Infante, a Central de Camionagem das Camélias, Praça da Batalha, a Rua de Santa Catarina, e o Metro e Estação Ferroviária de S. Bento.

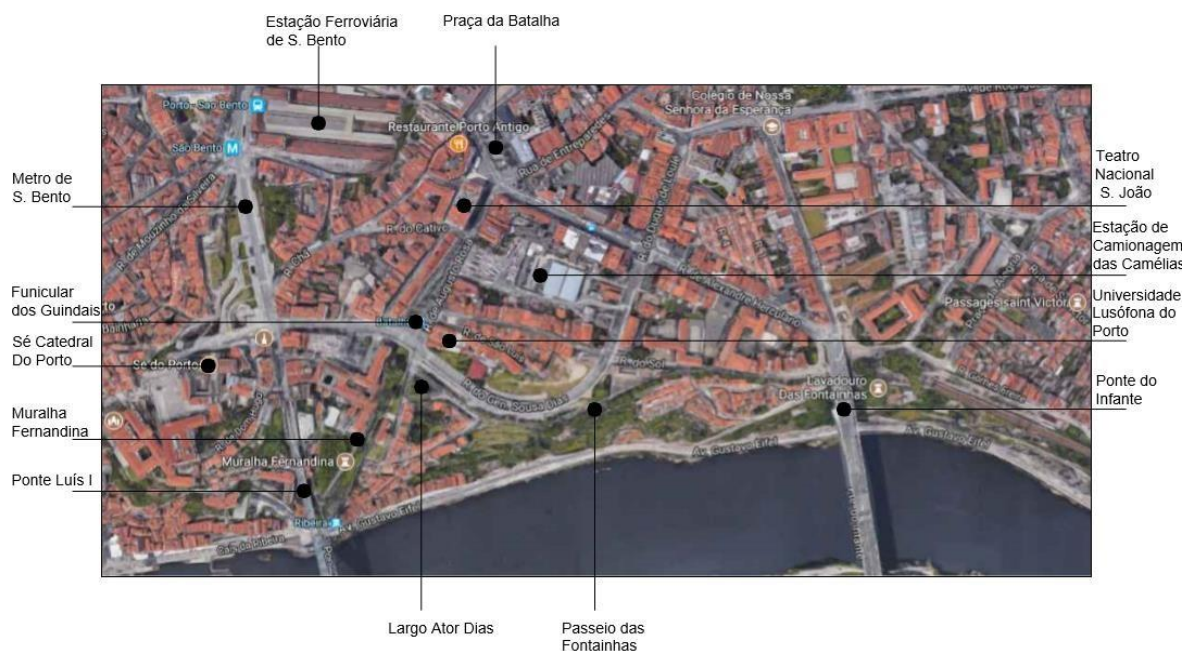


Figura [50] Sinalização dos pontos de interesse.
Disponível em: Google Maps.

É uma zona da cidade que convive diretamente com o contexto histórico através dos elementos que ajudam a compor esta parte da cidade.

É uma zona de crescente desenvolvimento económico através do turismo, que se começa a expandir para os locais mais centrados neste lado da cidade, isto porque apesar da potencialidade dos locais de miradouro, passeios entre as velhas casas dos Guindais, descer as escadas sinuosas até as margens do Douro junto à muralha, e a forte proximidade do ex-libris da cidade a Ponte de D. Luís I, não eram pontos assinalados no panfleto de divulgação da cidade.

Posto isto, apesar de todo o esforço de revitalização desta zona, ainda existem locais baldios e sem caracterização que em muito podem ser explorados, mas no entanto estão esquecidos dos planos para o Porto.

3.2. O Programa

O Largo Ator Dias, localizado junto à Universidade Lusófona do Porto, é o local escolhido para os trabalhos de todos os ramos da cadeira de Projeto 5.

O programa pretende revitalizar um espaço público, relacionando com uma nova edificação a desenvolver nesta área, uma Residência Sénior. Contudo, o edifício a projetar deverá funcionar autonomamente. Deve também criar ligações com espaço exterior e com a visão de futuras atividades lúdicas da residência.

O programa divide-se em três núcleos possíveis: funcionamento (administrativo e serviços), espaços comuns (sala de estar, jantar e atividades) e espaços de repouso (quartos singulares e duplos para residentes e funcionários).

PROJECTO 5.1 - LAR RESIDENCIAL

QUADROS DE ÁREAS - OPÇÃO 2 EDIFICAÇÃO

Designação dos espaços	un	Área (m2)	Área (m2)
1 Átrio/Recepção	1	20,00	20,00
2 Espaços Administrativos			
2.1 Gabinete	2	12,00	24,00
2.2 I.S.	1	5,00	5,00
3 Sala de estar			
3.1 Sala de estar	1	50,00	50,00
3.2 Sala de actividades	1	30,00	30,00
4 Instalações sanitárias M/F	4	4,00	16,00
5 Sala de refeições	1	50,00	50,00
6 Quarto			
6.1 Individual	8	15,00	120,00
6.2 Duplo	14	18,00	252,00
6.3 Quarto de banho	22	4,00	88,00
7 Quarto pessoal			
7.1 Individual	3	15,00	45,00
7.2 Quarto de banho	3	5,00	15,00
8 Cozinha	1	30,00	30,00
9 Despensa	1	20,00	20,00
10 Sala de tratamento de roupas	1	20,00	20,00
11 Arrumo material	1	12,00	12,00
12 Arrecadação de malas	1	10,00	10,00
Área útil total			807,00
Área de circulações e paredes 30%			242,10
Área total			1 049,10

Nota: Deve ser previsto um espaço exterior de estar/actividades lúdicas com área a definir

Figura [51] Quadro demonstrativo dos pressupostos programáticos para a elaboração do projeto.

3.3. O Projeto

3.3.1. O Processo

O desenvolvimento do projeto para a Residência Sénior baseou-se na intenção de recuperar os alinhamentos que outrora existira na área de intervenção, algo que se perdeu na construção do viaduto dos anos 70, que veio rasgar a malha urbana, deixando espaços vazios e descuidados sem qualquer utilização.

Para além do programa para o edificado, era pedido uma especial atenção para a o largo Ator Dias, que se encontra de momento descaracterizado. É um espaço “perdido”, que não recebe muito uso pela sua degradação, apenas para servir de estacionamento selvagem. E para além deste facto, devido às demolições do viaduto, o largo perdeu o seu carácter na essência da palavra ao estar apenas com duas frentes urbanas: o quarteirão pertencente ao Guindais e a muralha Fernandina.



Figura [52] Imagens aéreas da área do local de intervenção, tirada nos anos 30 e 2017, respetivamente. (Vermelho - Frentes urbanas); (Verde - Largo Ator Dias); (Azul - Universidade Lusófona do Porto); (Amarelo - Viaduto). Disponível em: Google Maps.

Com a ajuda da figura podemos constatar o que foi dito anteriormente sobre as frentes que formavam o largo e que se perderam com a construção do elemento viário.

Ainda sobre as consequências que recaíram sobre o viaduto, salienta-se os espaços em torno e sob o mesmo. Respetivamente os espaços esquecidos e a integração de um estacionamento privado albergado pela longa estrutura de betão.

Como se pode ver na imagem dos anos 30, as traseiras do conjunto habitacional junto às instalações da Universidade, serviam como jardins, espaço de lazer e plantação das próprias. Libertando o terreno de mais construção para ter uma vista desafogada sobre o rio e sobre a cidade de Gaia.



Figura [53] Representação dos espaços verdes, antes da construção do viaduto. 1939. (Verde - Espaços verdes); (Azul - Rio Douro).

Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 39.



Figura [54] Representação dos espaços verdes, na atualidade. 2017. (Verde - Espaços verdes); (Vermelho - Parque de estacionamento); (Beije - Espaço vazio); (Azul - Rio Douro).

Disponível em: Google Maps.

Outro caso que precisava de atenção, é o Passeio das Fontainhas, que de momento só conseguimos aceder a parte deste, isto porque encontra-se destruído na ligação com o largo Ator Dias. De imediato percebe-se que seria lógica a intervenção neste troço que sempre fez parte do contexto urbano desta zona, e fazia todo o sentido prolongar a intervenção no largo em sentido ao Passeio.

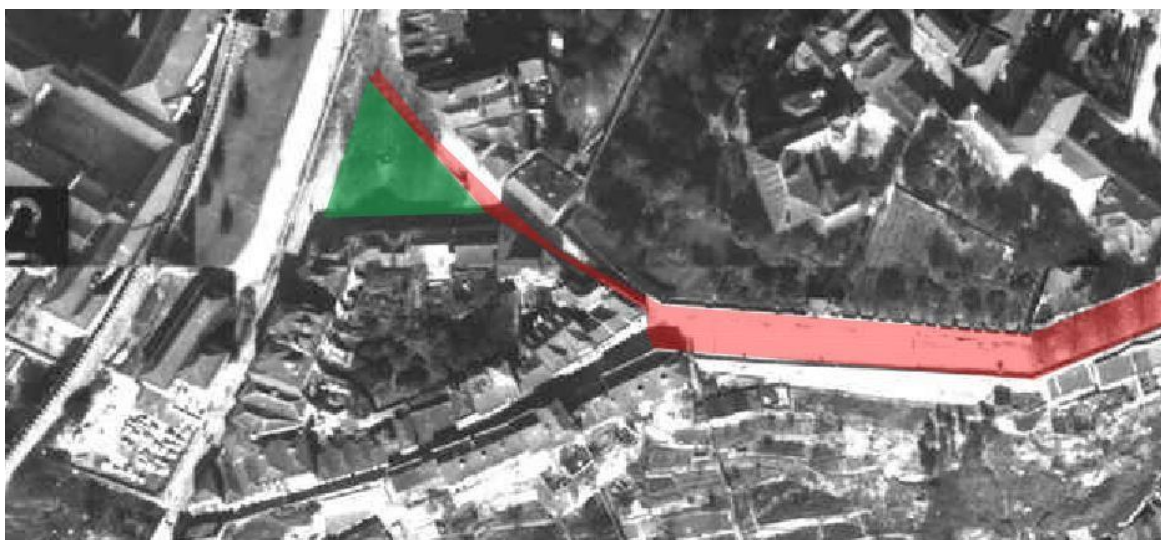


Figura [55] Representação da antiga ligação do Passeio das Fontainhas com o largo Ator Dias. (Verde - Largo Ator Dias); (Vermelho - Passeio das Fontainhas).

Disponível em: Magalhães, J. J. A. P. (2016) "Entre o Plano e o Declive", Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Página 39.



Figura [56] Arranque nascente de que resta do Passeio das Fontainhas (2017)
Fotografia do Autor.

Canalizada toda a informação, desenvolve-se assim a primeira proposta para a Residência Sénior, optando por retirar o viaduto e implantar o edifício junto às instalações da Universidade Lusófona do Porto.

A retirada do viaduto é justificada pela falta de escala, caracterização e despromoção de toda a potencialidade desta zona, a implantação junto à universidade, surge pela vontade de continuar a frente urbana que foi demolida pela construção do viaduto.



Figura [57] Excerto da planta de 1892. (Vermelho - Antiga frente urbana)
Disponível em: Arquivo Municipal do Porto.

O primeiro ensaio sobre o volume e a sua posição no terreno, tipologia em “L”, pretende recriar a frente urbana na continuação do alinhamento com a universidade, mas cria um afastamento para fazer a entrada do jardim/parque. Procura relacionar-se com as diferentes cérceas, da universidade e com as construções junto ao largo.

Com a intenção presente de criar um jardim/parque nas traseiras, como outrora existia, quintais das construções vizinhas. Ainda a proposta de um equipamento na localização de umas ruínas existentes, que ajuda a rematar a malha urbana.

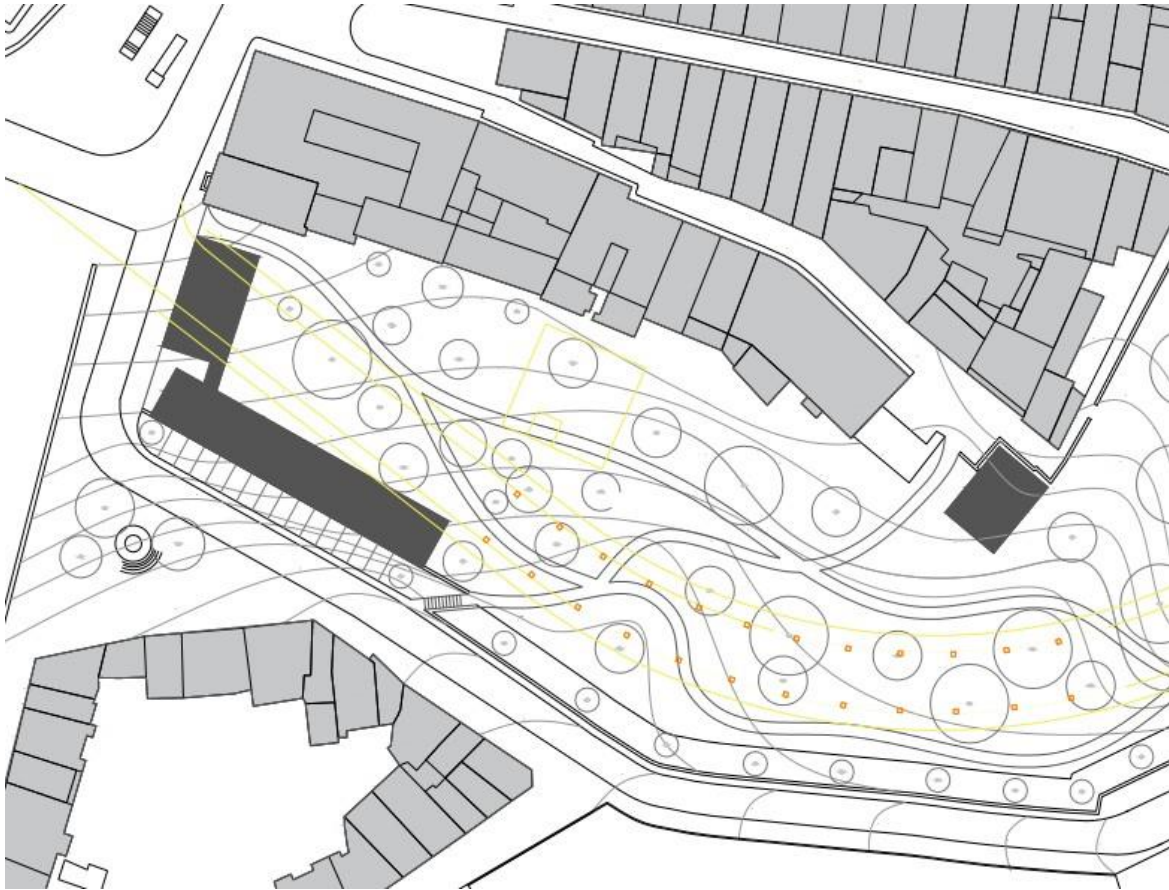


Figura [58] Primeira proposta de implantação. (2016)

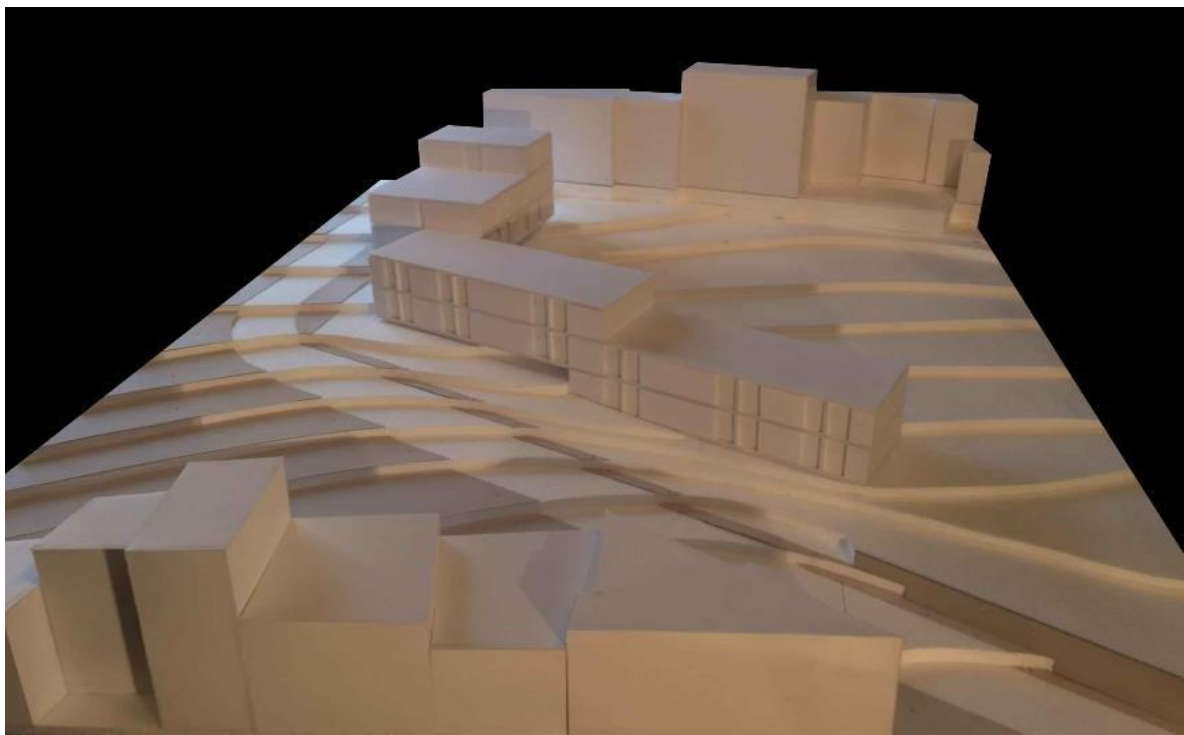


Figura [59] Fotografia da maquete relativa à primeira proposta. (2016)

A segunda proposta segue o mesmo raciocínio de propor um volume na continuação de consolidar a frente urbana junto à universidade, enquanto que o volume de ligação mais direta com o largo, fechou mais o ângulo, a fim de criar um espaço exterior privado para a utilização da residência. Deixa então, de ser um volume repartido que se moldurava às cotas do terreno e passa a ser apenas um volume longitudinal assente apenas numa cota.

Aqui também já se começa a pensar na configuração para o largo, como continuidade do passeio, a ligação do mesmo para o sentido nascente através pela reconstrução do Passeio das Fontainhas e o prolongamento do muro de contenção do jardim/parque de maneira a configurar do largo, Muralha Fernandina, muro de contenção e as construções existentes.

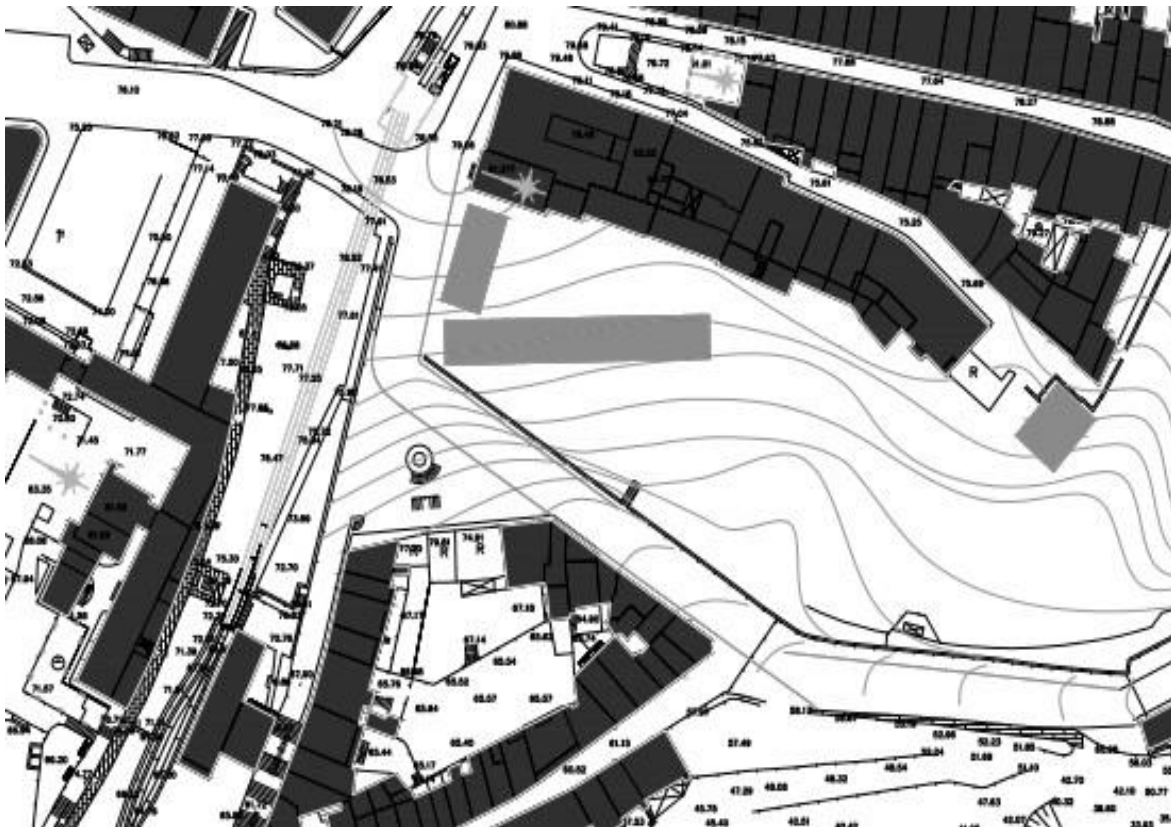


Figura [60] Segunda proposta de implantação. (2017)

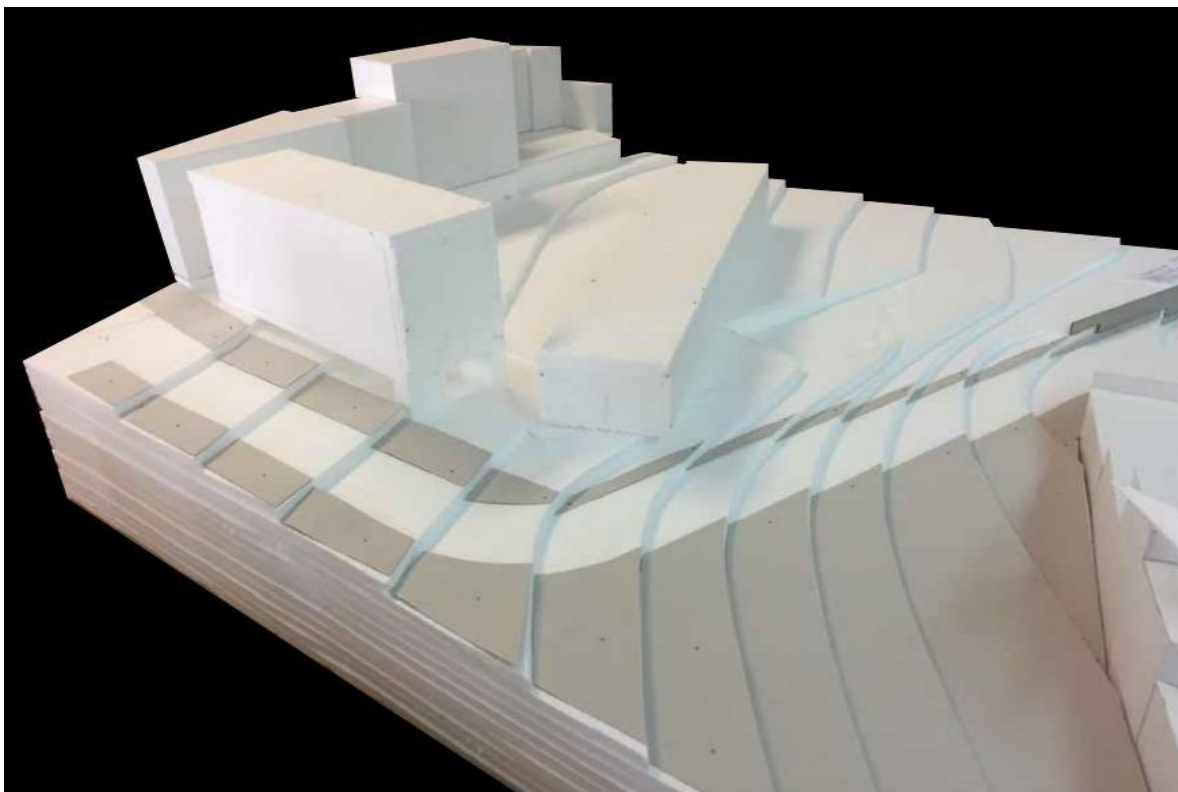


Figura [61] Fotografia da maquete relativa à segunda proposta. (2017)

A terceira proposta, que se levou avante na realização do exercício, mantém na mesma um volume junto à universidade, apenas inverte a posição do “L”, sendo que este alongamento aparece junto às instalações da universidade.

Desta forma garante um programa mais compacto, com melhores ligações interiores, abre-se para o largo, para o jardim, e cria o seu próprio espaço exterior com ligação direta com o jardim, apenas limitado pela elevação do pátio criado em relação a quem passeia pelo jardim/parque.

Mantém o afastamento com a construção vizinha, de modo a criar uma entrada privada para os serviços e a entrada poente para o jardim/parque passa a ser feita descendo em sentido ao largo, junto à fachada sul do volume com maior cércea.



Figura [62] Proposta de implantação final. (2017)



Figura [63] Fotografia da maquete relativa à proposta final. (2017)

3.3.2. A Proposta

Neste subcapítulo serão apresentadas as intenções da proposta final com maior detalhe a fim de se perceber em que sentido o projeto pode ser um ponto de regeneração urbana de uma parte da cidade.

A proposta final desenvolve-se perante os princípios anteriormente referidos nos casos de estudo e nos conceitos, testando a veracidade dos mesmos e colocando-os em prática no ensaio de regeneração urbana para a zona das Fontainhas.

O projeto desenrola-se com a decisão da retirada do viaduto, pelas várias razões já anteriormente referidas, como a sua falta de escala para com a malha urbana e pela função de escoamento do tráfego do tabuleiro superior da ponte D. Luís I que não ocorre nos dias de hoje.



Figura [64] Esquema da situação viária atual. (Azul - Faixa com dois sentidos); (Vermelho - Faixa com um sentido); (Preto - Sentido); (Amarelo - Teatro Nacional S. João); (Violeta - Universidade Lusófona do Porto). Disponível em: Google Maps.

Analisada a situação da estrutura viária da área de intervenção, seguiu-se um estudo para as alternativas de ruas após retirar o viaduto. Esse estudo mostrava que seria possível fazer o mesmo trajeto do viaduto pela rua que desce o Teatro Nacional S. João em sentido à Universidade Lusófona do Porto.

De seguida pensou-se nessas alterações assim como a vontade de refazer a ligação do Passeio das Fontainhas, ligando os dois bairros, Guindais e Corticeira.



Figura [65] Esquema da situação viária proposta, sem viaduto.. (Azul - Faixa com dois sentidos); (Vermelho - Faixa com um sentido); (Preto - Sentido); (Amarelo - Teatro Nacional S. João); (Violeta - Universidade Lusófona do Porto); (Verde - Jardim). Disponível em: Google Maps.

Modificada a estrutura viária, e assumido o limite da área para o jardim, segue-se a implantação do edifício relativo ao programa da cadeira do Projeto 5, a residência sénior.

Este processo recorreu muito à cartografia antiga referente a esta zona das Fontainhas, em que se constava uma frente urbana que seguia alinhada com as instalações da Universidade, em sentido ao largo Ator Dias.

A implantação do edificado é feita estrategicamente em relação com os pontos de maior fluxo, perto do Funicular dos Guindais e o termino do elétrico da Batalha, com a via que sobe de S. Bento passando pela Sé do Porto, junto à muralha Fernandina, no eixo das Escadas dos Guindais que dão acesso à Ribeira e no eixo Teatro Nacional S. João que passa pela Central de Camionagem das Camélias até o largo Ator dias.



Figura [66] Implantação da Residência Sênior. (Vermelho - Residência Sênior).

De Forma a contextualizar o jardim e a complementar as falhas da malha urbana, propõe-se mais equipamentos colocados estrategicamente para colmatar essas falhas e promover a vida nesta parte das Fontainhas, tendo em conta a vida social precária, muitos dos habitantes são idosos ou filhos que ainda vivem nas casas dos pais e tencionam lá ficar atados a um sentimento hereditário bairrista.

Dentro dos limites do jardim proponho a implantação de uma biblioteca e um café/ restaurante. Fora do jardim, é proposto habitação na falha que surge no quarteirão dos Guindais, em frente ao largo Ator Dias e um Infantário para dar continuidade à frente urbana junto ao novo Passeio das Fontainhas, no lado do Bairro dos Guindais.

Ainda no Passeio, mas do lado da Corticeira, é pensado um estacionamento, junto à entrada nascente do jardim.



Figura [67] Implantação dos edifícios complementares à proposta. (Vermelho - Edifícios propostos); (Amarelo - Entrada para o Jardim); (Azul - Estacionamento).

De acordo com o que foi dito anteriormente, podemos observar na imagem a implantação dos edifícios novos e a relação para com a malha urbana e como se conectam com os vários acessos ao jardim, digamos que cada edifício dentro do perímetro do jardim relaciona-se com uma entrada, funcionando como pontos de referência para entrar e sair do jardim.

As entradas a sul relacionam-se com os dois bairros, Guindais e Corticeira, e a entrada nordeste seja a mais expressiva por se colocar no fim da rua Duque de Loulé, assumindo a largura entre os dois edifícios.

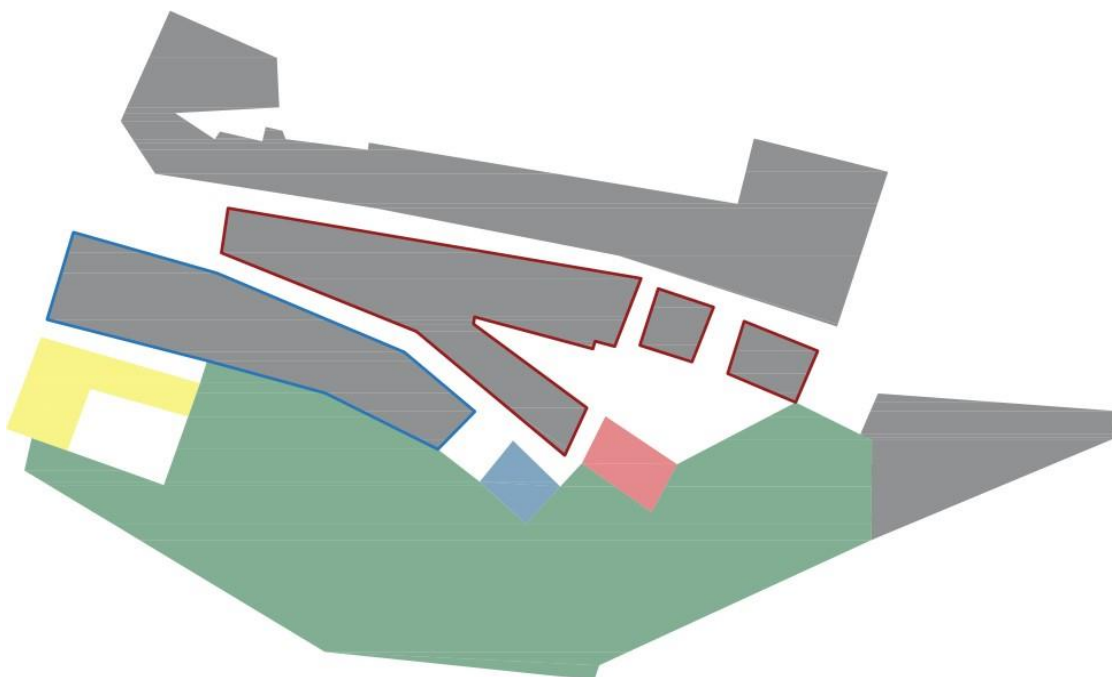


Figura [68] Esquema da estratégia de implantação dentro do jardim. (Cinzeno - Existente); (Amarelo - Residência Sênior); (Azul - Biblioteca); (Vermelho - Café /Restaurante); (Verde - Jardim).

Aqui pode-se observar a posição estratégica dos edifícios complementares para o interior do jardim e como se relacionam com a malha urbana.

A estratégia de implantação da biblioteca e do café/ restaurante foi de mero remate pontual nas duas frentes consolidadas marcadas pela linha azul e vermelha, de maneira a puderam conjugar com os acessos ao jardim. Deste modo ao criar o afastamento com as construções existentes, respeita a herança visual histórica e ao mesmo tempo tira partido da possibilidade de desenho para destaque visual, elevando o interesse dos mesmos.

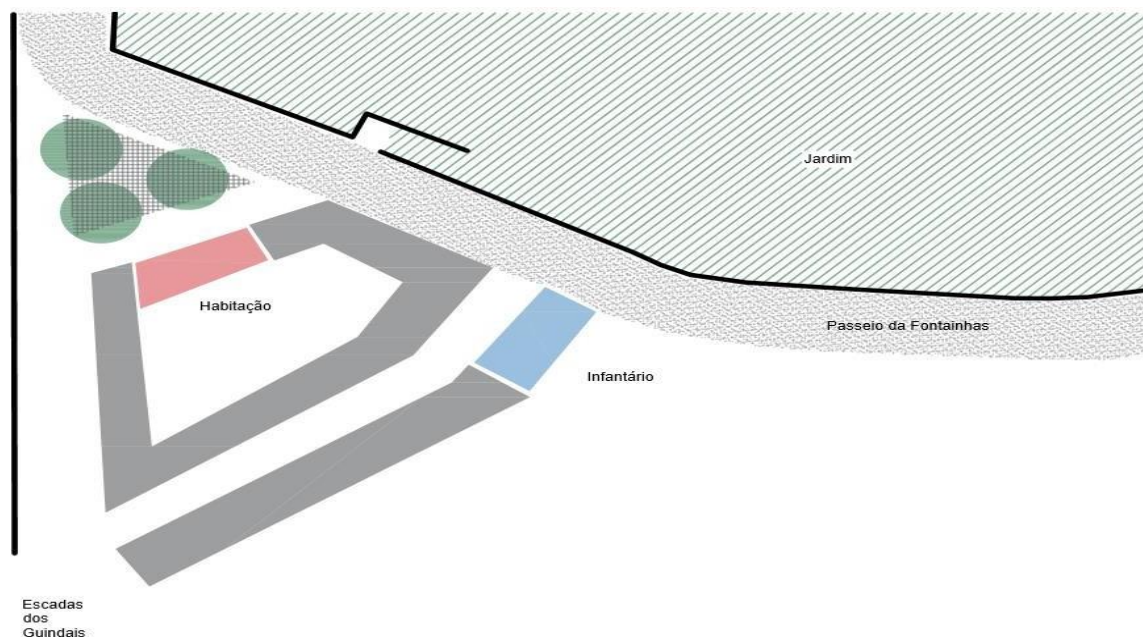


Figura [69] Esquema da estratégia de implantação nos Guindais. (Verde - Jardim); (Vermelho - Habitação); (Azul - Infantário); (Cinzento -Existente).

Neste esquema é apresentado a abordagem de como complementar os vazios na zona dos Guindais. Segue-se o mesmo raciocínio de marcar pontualmente a frente carecida, com a proposta de um infantário, que poderá ter a mesma liberdade estética visual, por se encontrar numa posição de topo da frente consolidada e ficara à face da nova via, o Passeio das Fontainhas.

Vem dar resposta à população que vive nas mediações fornecendo mais um serviço de carácter publico, essencial.

A proposta de habitação responde ao vazio existente por uma ruína que carece de informação suficiente para a sua reabilitação, propondo construção de raiz, seguindo a mesma tipologia do quarteirão de função habitacional.

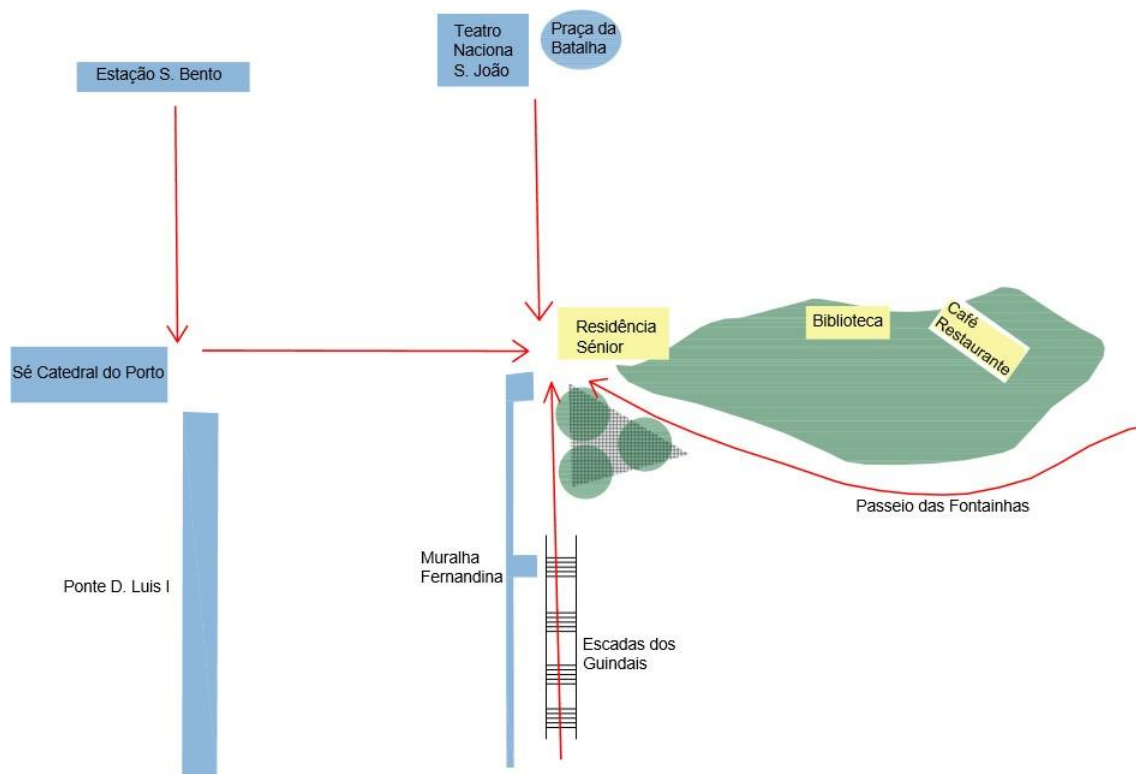


Figura [70] Esquema da interligação com os pontos de interesse.

Esta análise vai de encontro ao estudo feito à construção da Casa da Música, que funciona como rótula entre a baixa e a frente marítima, criando um eixo de ligação utilizando os pontos de referência (Baixa - Casa da Música - Serralves - Parque da Cidade - Edifício Transparente).

Aqui podemos observar o mesmo conceito na implantação estratégica da Residência Sênior como principal ponto de referência de entrada no jardim. Relacionando-se com os restantes pontos de interesse da área e os meios de transporte, como o Funicular dos Guindais, o Elétrico da Batalha e a Gare Rodoviária das Camélias.

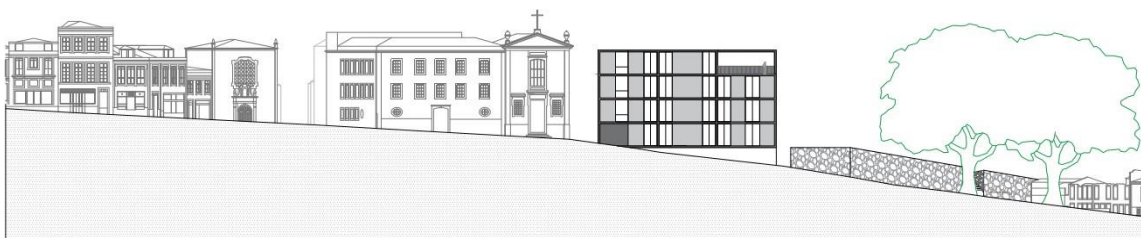


Figura [71] Perfil Poente.

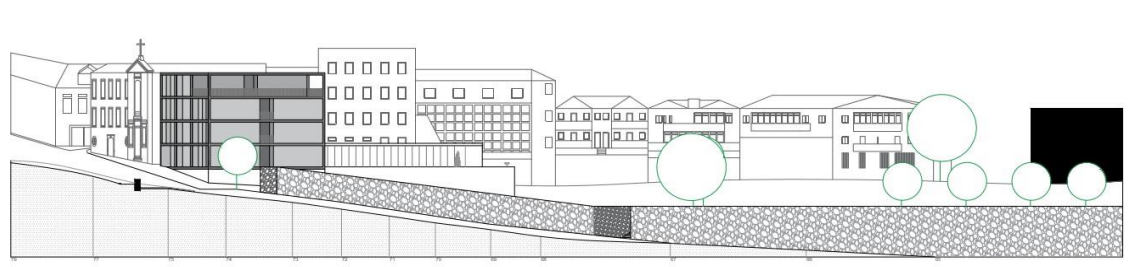


Figura [72] Perfil Sul.



Figura [73] Fotografia da maqueta final. (2017)

Capítulo IV. Conclusão

4.1 Considerações finais

De que forma o projeto, através de várias intervenções com intenções diferenciadas, pode ser o fator de regeneração urbana de uma parte da cidade. Esta é a questão a que se prendeu durante todo o estudo elaborado na presente dissertação.

Investigando primeiramente a definição do conceito de regeneração urbana, sendo uma política pública que se preocupa com o crescimento da atividade económica e com o restabelecimento da qualidade ambiental procurando o equilíbrio ambiental e social das áreas urbanas.

Entendida a definição, como sendo uma resolução de problemas urbanos e que abrangem várias vertentes físicas e ideológicas, partiu-se para a análise dos casos de estudo apresentados sob a visão permanente de como a revitalização da vida urbana funciona ao interligar as vertentes para a mesma finalidade.

Dividindo a explicação em três partes assim como na apresentação dos casos, o primeiro referente às propostas de Adalberto Dias, repara-se na utilização de vários núcleos de equipamentos sociais para a criação de fluxo para a mesma zona de intervenção, as Fontainhas. Entende-se que através de serviços sociais, ele pretende trazer um fluxo natural, por serem serviços de utilização pública.

Passando para o elemento na Boavista, a Casa da Música, através do poder da cultural gerou uma reestruturação dos transportes. Isto porque, a implantação estratégica da casa funciona como uma ponte de ligação para vários pontos da cidade, com direções intencionadas para outros edifícios significantes do mesmo carácter cultural.

O último caso refere-se à demolição ou reformulação de antigos viadutos que nos dias de hoje não justificavam a sua utilização. Isto é, projetos programados em determinada época que atrasaram a sua concretização e quando elaboradas não conseguiram acompanhar a evolução do pensamento ecológico.

Foram propostas direcionadas para apenas uma finalidade, que hoje em dia com a evolução da intervenção nas cidades, na procura da qualidade do espaço público e ambiental, acabam por reduzir o uso automóvel incentivando a utilização dos transportes públicos.

Seguindo este pensamento contemporâneo da intensa procura pela qualidade ambiental nos centros urbanos, nos dois casos apresentados, Coreia do Sul e Espanha, a solução para as duas vias rápidas passa por refazer o que em ambos os locais existia, áreas de uso comum que foram impedidas pela era moderna automóvel.

A intenção passa por criar um espaço público e verde, que desta forma combater a poluição e incentivar a população a usufruir de espaços naturais, promovendo várias atividades, com vários pontos de atração. Um pouco como a ideologia dos casos de estudos anteriores, em que uma proposta regeneradora funciona na harmonia de vários projetos para a mesma área. Seguindo este raciocínio, podemos assumir a área verde como parte abrangente dos vários pontos de interesse para a promoção do fluxo pretendido.

Concluindo, a intenção de regeneração para uma parte da cidade, funciona com a interligação de conceitos de intervenção de várias propostas dentro da área, que se interligam com tantas outras fora do limite assinalado.

Entende-se então, o processo como uma sucessiva ligação entre vários elementos significantes, criando uma rede bem estruturada dos vários pontos: social, ambiental, económico e físico.

Referências Bibliográficas

Aurtenetxe, L. e Joseba, J. (1989). *Estructura urbana y diferenciación residencial: el caso de Bilbao*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.

Assembleia Geral ICOMOS (2011). Principios de La Valeta para la Salvaguardia y Gestión de las Poblaciones y Áreas Urbanas Históricas. XVII Assembleia Geral ICOMOS (Comité Internacional sobre Ciudades Históricas), (pp. 1-14). Paris.

Bacon, E.N. (1992). *Design of cities*. Londres: Thames and Hudson.

Bortoluzzi, C. (2017). Madrid RIO / West 8, Burgos & Garrido, Porras La Casta, Rubio Alvarez Sala . Brasil.

Busquets, J. (2007). *Cities: 10 lines, a new lens for the urbanistic project*. Harvard: Harvard University.

Camarã Municipal de Lisboa (1995). Carta de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada. In *1º Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana Lisboa* (pp. 1-4). Lisboa: Pelouro da Reabilitação dos Núcleos Históricos .

Campos, N. (2012). *Guia de arquitetura: espaços e edifícios reabilitados*. Porto: Traço Alternativo.

Castanheira, C. (1984). *Álvaro Siza: exposição: Arquitetura e renovação urbana em Portugal*. Lisboa: M.C.

Concelho da Europa (1975). Carta Europeia do Património Arquitectónico . *Congresso sobre o Património Arquitectónico Europeu*, (pp. 1-4). Amesterdão.

Concelho da Europa (2000). Convenção Europeia da Paisagem. In *European Landscape Convencion*, (pp. 1-8). Florença.

Costa, A.S.B.A. (2009). *A requalificação da baixa portuense: uma oportunidade para o Porto, em 2001*. Tese de Mestrado em Planeamento e Projeto do Ambiente Urbano – Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto.

Dias, A. (2003). *Elevador dos Guindais*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

Fernandes, F. (1972). *Formas urbanas*. Porto: Edições Asa.

Fernandes, J.M. (2008). *21 projetos do século 21: reflexos da arquitetura portuguesa da década atual*. Zaragoza.

Júnior, J.A.P.M. (2016). *Entre o plano e o declive, EAPA*. Tese de Mestrado Arquitetura. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto.

Liberal, A.M., Pereira, R., Andrade, S.C. (2009). *Casa da música no Porto: para a história da cidade*. Porto: Fundação da Casa da Música.

Lima, P.V.S. (2007). *A rotunda da Boavista: centralidades na cidade do Porto*. Tese de Mestrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto.

Lomba, M.M.B. (2007). *Do edifício-síntese à refundação urbana: a casa da música na Boavista - Porto e a hauptbahnhof em Mitte - Berlim*. Tese de Mestrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto.

Loza, R.R. (2000). *Porto Património Mundial: CRUAUB 25 anos de reabilitação urbana*. Porto: Câmara Municipal do Porto.

Martins, C. A. (2010). *Parques urbanos nas cidades contemporâneas: o parque da ponte em Braga*. Tese de Mestrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto.

Martins, C. H. (2014). *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental 1789-1809: Intenção Política e Razão Técnica: O Porto do Douro e a Cidade do Porto*. Tese de Doutoramento. Coimbra: I Vol. (s.n.).

Mendes, M. (2000). *Porto 2001: regresso à Baixa*. Porto: Faup Publicações.

Melucco A., et al. (2000). Carta de Cracóvia. In *Conferência Internacional sobre Conservação "Cracóvia 2000"*, (pp. 1-6). Polónia.

Milheiro, A.V. (2014). *Koolhaas Tangram*. Porto: Circo de Ideias.

Mortorell, J. (1991). *La Villa Olimpica Barcelina 92: Arquitetura, parques, puerto deportivo*. Barcelona: GG.

Quinta, F. (2005). *Sebenta SRU: sociedades de reabilitação urbana*. Aveiro: APPLA. Aveiro.

Rudge, V. (2010). *Cheonggyecheon Stream The Restoration Project*. Seoul.

Santos, V.C. (2011). *O processo de construção de um ícone urbano: a Casa da Música do Porto*. Tese de Mestrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto.

Serviço Internacional de Museus (1931). CARTA DE ATENAS. *Conclusões da Conferência Internacional de Atenas sobre o Restauro dos Monumentos* (pp. 1-6). Atenas: Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações.

Silva, D. S. (2011). *REABILITAÇÃO URBANA: Projeto de Viabilidade para Reabilitação da Rua das Musas n.ºs 13 a 53*. Porto: In Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Dissertação de Mestrado em Economia e Gestão das Cidades.

Sykes, P. R. (2000). *Urban regeneration: a handbook*. Londres: SAGE Publications pp-18.

Tagliaventi, G. (1994). *Città giardino : cento anni di teorie, modele, esperienze*. Roma: Gangemi.

Tallon, A. (2013). *Urban regeneration in the UK*. Londres: Routledge.

UNESCO. (1972). Convenção para Proteção do Patrimônio Cultural e Natural . *Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura*, (pp. 1-14). Paris.

Índice de Figuras

Figura [1]

O Processo de Regeneração Urbana.

Figura [2]

Cartografia da área de intervenção, 1892.

Figura [3]

Representação do crescimento da cidade Medieval do Porto.

Figura [4]

Muralha Fernandina.

Figura [5]

Cartografia do Porto, 1865.

Figura [6]

Fotografia da construção em curso da ponte Luis I, 1881-1885.

Figura [7]

Planta de 1883.

Figura [8]

Vista aérea da área de intervenção, 1939-1940.

Figura [9]

Planta de expropriações do Projecto de Prolongamento da Rua Duque de Loul, 1965.

Figura [10]

Planta do Projecto de Prolongamento da Rua Duque de Loulé, 1965.

Figura [11]

Vista aérea da área de intervenção, 2017.

Figura [12]

Proposta de Urbanização de Frente Urbana Ribeirinha, Arq. Adalberto Dias.

Figura [13]

Vista aérea atual da zona de intervenção, 2017.

Figura [14]

Planta de implantação do Autor.

Figura [15]

As “ilhas” junto ao Passeio das Fontainhas, Porto.

Figura [16]

Planta das intervenções Porto 2001.

Figura [17]

O antigo Elevador dos Guindais, e o Funicular dos Guindais, 1985 e 2003, respetivamente.

Figura [18]

Área de intervenção do concurso.

Figura [19]

Planta esquemática da intervenção do Arquiteto Adalberto Dias.

Figura [20]

Axonometria do Projeto para a Frente Urbana Ribeirinha entre as Pontes Luís I e S. João do Arq. Adalberto Dias de 1997.

Figura [21]

Representação da área de intervenção da equipa do Arquiteto Adalberto Dias para o o concurso Porto 2001.

Figura [22]

Representação das intervenções e elementos da estratégia de Adalberto Dias

Figura [23]

Proposta de núcleos de regeneração urbana.

Figura [24]

Planta das duas propostas da equipa do Arquiteto Adabelto Dias.

Figura [25]

Planta de localização da Casa da Música.

Figura [26]

Imagem aérea sobre a Rotunda da Boavista, 1964.

Figura [27]

Imagem aérea sobre a Casa da Música, 2017.

Figura [28]

Ligação entre os espaços públicos.

Figura [29]

Articulação entre a Baixa Portuense e a Frente Marítima através dos Equipamentos

Figura [30]

Projeto de Revitalização da área envolvente da Casa da Música.

Figura [31]

Plano Geral de implantação e inserção Urbana da Estação de Metro da Casa da Música..

Figura [32]

Articulação da Estação e a Casa da Música através do programado café na rotunda da Boavista.

Figura [33]

Projeto para um café no Jardim da Boavista, Arquiteto Siza Vieira.

Figura [34]

Secção da Carta de Hierarquia da Rede Viária, 2005.

Figura [35]

Representação do sistema viário programado relacionado com a Casa da Música.

Figura [36]

Imagem de localização do rio Cheong Gye Cheon.

Figura [37]

Estado numa das margens do Rio Cheong Gye Cheon, 1968.

Figura [38]

Imagem representativa no decorrer das obras do viaduto. Início da década de 60.

Figura [39]

Imagens representativas da situação viária de Seul, pós a construção do viaduto.

Figura [40]

Imagem representativa do antes, durante e depois das obras.

Figura [41]

Fotografia do resultado final da revitalização de Cheong Gye Cheon, de dia. 2008

Figura [42]

Fotografia do resultado final da revitalização de Cheong Gye Cheon, de noite. 2008.

Figura [43]

Imagem de localização Madrid Rio.

Figura [44]

Imagem representativa da intenção para Parque Urbano de Madrid Rio.

Figura [45]

Situação atual do Parque Urbano de Madrid Río. 2016.

Figura [46]

Esquema da interligação de pontos de interesse dentro do Parque Urbano.

Figura [47]

Ponte Toledo.

Figura [48]

Ponte Arganzuela.

Figura [49]

Área de intervenção, 2017.

Figura [50]

Sinalização dos pontos de interesse.

Figura [51]

Quadro demonstrativo dos pressupostos programáticos para a elaboração do projeto.

Figura [52]

Imagens aéreas da área do local de intervenção, tirada nos anos 30 e 2017

Figura [53]

Representação dos espaços verdes, antes da construção do viaduto. 1939.

Figura [54]

Representação dos espaços verdes, na atualidade. 2017.

Figura [55]

Representação da antiga ligação do Passeio das Fontainhas com o largo Ator Dias.

Figura [56]

Arranque nascente de que resta do Passeio das Fontainhas (2017)

Figura [57]

Excerto da planta de 1893.

Figura [58]

Primeira proposta de implantação. (2016)

Figura [59]

Fotografia da maquete relativa à primeira proposta. (2016)

Figura [60]

Segunda proposta de implantação. (2017)

Figura [61]

Fotografia da maquete relativa à segunda proposta. (2017)

Figura [62]

Proposta de implantação final. (2017)

Figura [63]

Fotografia da maquete relativa à proposta final. (2017)

Figura [64]

Esquema da situação viária atual.

Figura [65]

Esquema da situação viária proposta, sem viaduto.

Figura [66]

Implantação da Residência Sênior.

Figura [67]

Implantação dos edifícios complementares à proposta.

Figura [68]

Esquema da estratégia de implantação dentro do jardim.

Figura [69]

Esquema da estratégia de implantação nos Guindais.

Figura [70]

Esquema da interligação com os ponto de interesse.

Figura [71]

Perfil Poente.

Figura [72]

Perfil Sul.

Figura [73]

Fotografia da maquete final. (2017)

Índice de Anexos

A0 - Planta de Implantação

A1 - Planta 0

A2 - Planta 1

A3 - Planta 2 e 3

A4 - Planta 4

A5 - Planta de Cobertura

A6 - Perfis

Anexos