

Projecto Final de Arquitectura

Rúben Miguel Sousa Carreiro

Parte I | vertente Teórica

Memória e Escala – O Caso da Frente-Mar de Ponta Delgada

Parte II | vertente Prática

ETLA – Escola Tecnológica do Litoral Alentejano

2016

Índice Geral

Parte I | vertente Teórica

Memória e Escala – O Caso da Frente-Mar de Ponta Delgada.....	3
0- Introdução.....	19
1- O Porto Artificial de Ponta Delgada.....	29
2 – O século XX.....	61
3 – O século XXI.....	157
4 - Considerações finais.....	179
Fontes.....	195
Anexos.....	217

Parte II | vertente Prática

ETLA – Escola Tecnológica do Litoral Alentejano.....	341
1 - Análise da Estrutura Urbana de Sines.....	347
2 - Estratégia de Grupo	377
3 - Proposta Individual	387





Escola de Tecnologias e Arquitectura
Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Mestrado Integrado em Arquitectura

Rúben Miguel Sousa Carreiro

Trabalho teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura

Memória e Escala – O Caso da Frente-Mar de Ponta Delgada

Orientadora:
Professora Doutora Paula André, Professora Auxiliar,
ISCTE-IUL

Outubro, 2016



Parte I

Memória e Escala

O Caso da Frente-Mar de Ponta Delgada

Componente teórica do trabalho de projecto realizado no âmbito da unidade curricular de Projecto Final de arquitectura

Mestrado Integrado em Arquitectura

Rúben Miguel Sousa Carreiro

Orientadora: Professora Doutora Paula André



Agradecimentos

Ao Arquitecto Jorge Kol de Carvalho, pela prontidão com que se disponibilizou a realizar a entrevista, e pelo conhecimento transmitido no início do curso. Ao Arquitecto Carlos Cruz (Coordenador de projectos de edifícios do ateliê Risco), por ter disponibilizado vários desenhos do projecto do Terminal marítimo de Ponta Delgada. À professora Mafalda Sampayo, por ter ajudado na recolha de alguma bibliografia, no início deste percurso.

À Câmara Municipal de Ponta Delgada pela cedência da planta de 2016 da cidade, que serviu de base gráfica para este trabalho.

À minha família, em especial à minha mãe, pelo apoio incondicional a todos os níveis, demonstrado deste o momento da escolha do curso, e pelos valores que me inculuiu. Pela paciência e preocupação demonstrada ao longo deste percurso, que nem sempre foi fácil.

À minha orientadora, professora Paula André, pela persistência, disponibilidade, simpatia, conhecimento e paciência demonstrados no seguimento deste trabalho.

A todos os meus amigos que estiveram presentes ao longo destes anos, tanto nos momentos mais divertidos, como nos momentos mais cansativos, com especial apreço ao Rui Areias, ao João Alves, à Romina Sodoma e ao Pedro Joel.

A todos os professores que fizeram parte do meu percurso académico, e que contribuíram de algum modo para o meu crescimento enquanto futuro arquitecto.



Resumo

Com a construção do Porto Artificial de Ponta Delgada no final do séc. XIX e a sua conclusão em meados do séc. XX, a cidade viu-se mais protegida do mar, e como consequência surgiu a avenida marginal, que veio marcar uma nova fase de desenvolvimento da cidade, dando azo à criação de uma nova frente.

A partir do séc. XX foram traçados uma série de planos urbanísticos para a cidade de Ponta Delgada, planos que na sua maioria nunca passaram à prática, mas que foram indispensáveis para se debater o urbanismo da cidade. Entre os vários planos criados, destaca-se o do Arq. João de Aguiar, uma vez que este foi o primeiro plano a sugerir a implantação de uma avenida marginal, bem como a implantação de edifícios na margem norte da avenida.

A implantação da avenida marginal ao longo de todo o contorno da cidade, veio alterar a sua linha de costa, ganhando terreno ao mar, e conseqüentemente fazendo surgir na sua frente uma série de terrenos urbanizáveis. É nestes terrenos, e ao longo de toda a margem norte da avenida marginal, que a cidade vinha testemunhar a construção de uma série de edifícios que acabariam por alterar a silhueta da cidade, subvertendo a sua escala arquitectónica e urbanística. Ao alterar a escala da cidade, a paisagem construída da cidade modificou-se e conseqüentemente a memória do que outrora tinha sido a cidade alterou-se.

Esta investigação propõe-se assim, a analisar a nova frente-mar da cidade, erguida no séc. XX e XXI, de modo a perceber a sua relação com a cidade antiga, bem como a relação entre os vários edifícios que a compõem.

Palavras-chave: Ponta Delgada, memória, escala, aterros, avenida marginal, frente-mar.



Abstract

With the construction of the Artificial Port of Ponta Delgada, at the end of the 19th century and its completion in 20th century, the city found itself more protected from the sea, and as a result has come up the promenade, which came to mark a new city development stage, but this time facing the sea.

From the 20th century were set a series of development plans for the city of Ponta Delgada, mostly of the plans never came to practice, but were indispensable to discuss the urban planning of the city. Among the various plans created, there is one, projected by the architect João Aguiar, that was the first plan to suggest the implementation of a promenade, as well as the implementation of buildings on the north bank of the avenue.

The implementation of the promenade along the entire outline of the city, has changed its shoreline, through landfills, and consequently creating new building land. On this land, and all along the north bank of the promenade, the city was witnessing the construction of a series of buildings that would eventually change the silhouette of the city, subverting its architectural and urban scale. By changing the city scale, the built landscape of the city has changed and therefore the memory of what had once been the city has changed.

This essay aims to analyze the new sea-front of the city, built in the 20th and 21st century, in order to understand their relationship to the old town as well as the relationship between the various buildings that comprise it.

Keywords: Ponta Delgada, memory, scale, landfills, promenade, shoreline.



Índice

I – Agradecimentos

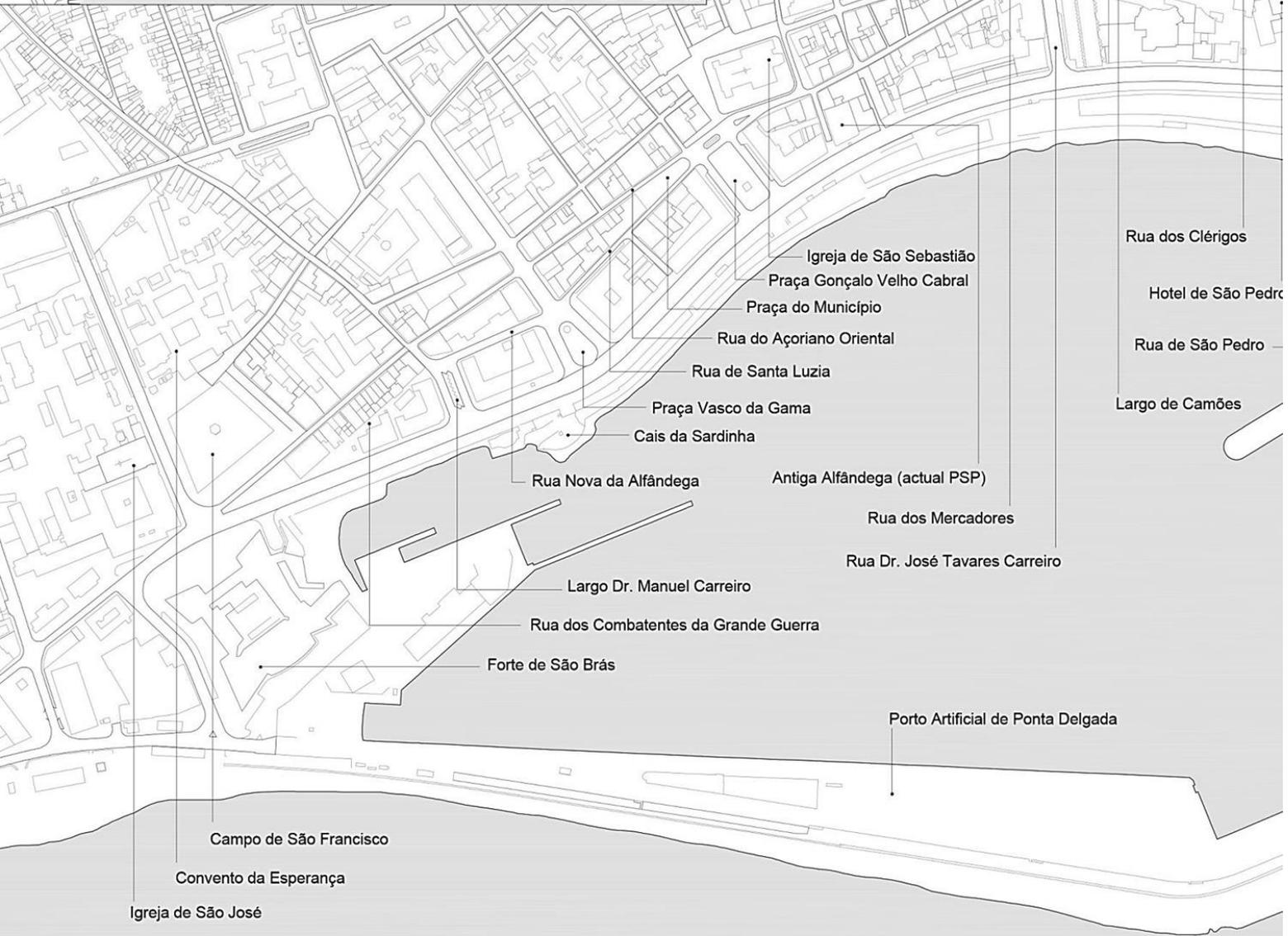
II - Resumo | Abstract

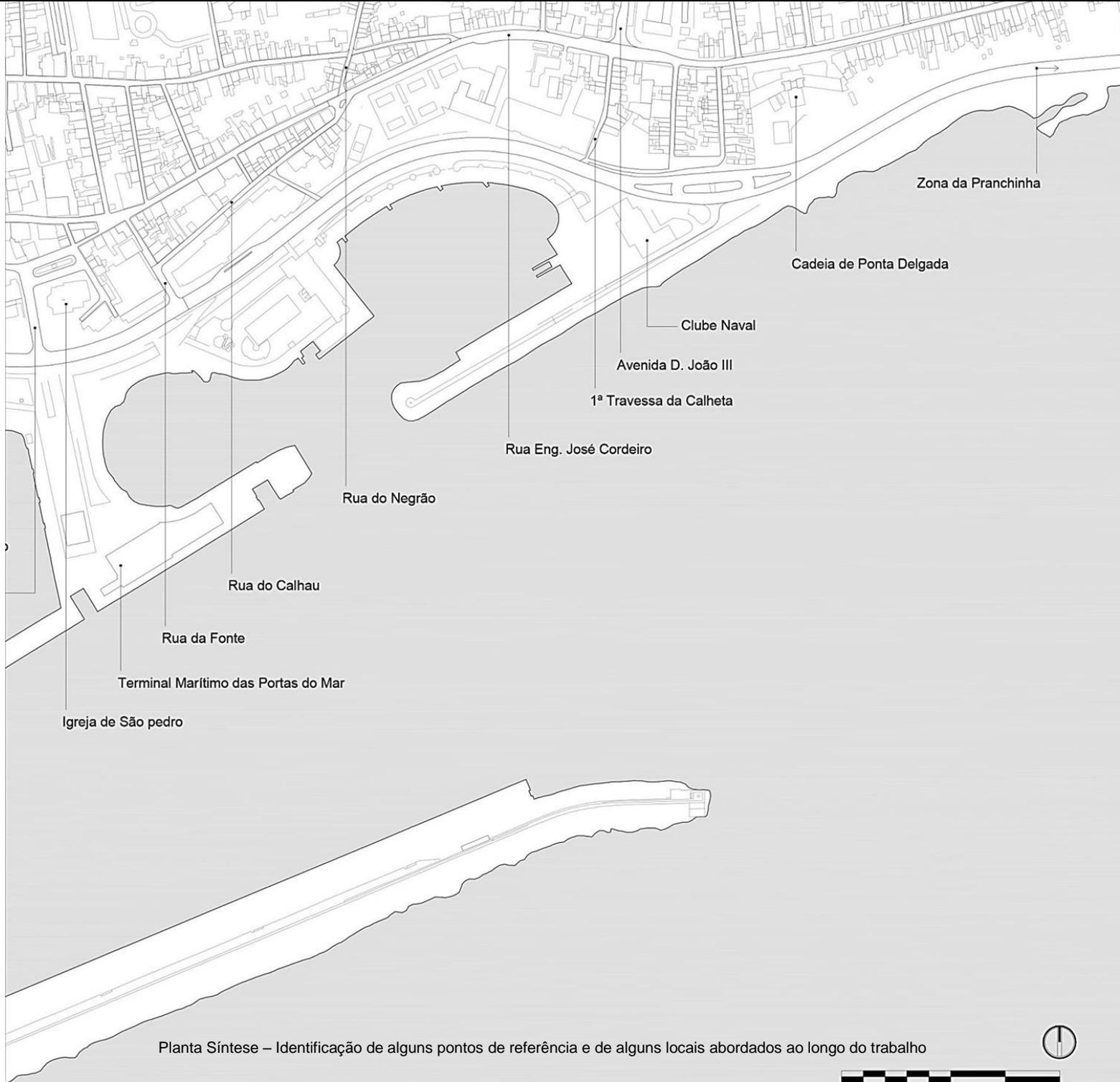
III – Índice

Planta Síntese.....	16
0- Introdução.....	19
1 - O Porto Artificial de Ponta Delgada.....	29
1.1 – 1º Projecto de Sir John Rennie.....	35
1.2 – Projecto de John Scott Tucker.....	39
1.3 – 2º Projecto de Sir John Rennie.....	43
1.4 – Restantes alterações e conclusão do Porto.....	45
2 – O século XX.....	61
2.1 – A Avenida Infante Dom Henrique e os aterros.....	67
2.2- O início da ocupação dos aterros em pleno Estado Novo.....	85
2.2.1- O Palácio dos CTT.....	85
2.2.2- A Praça Gonçalo Velho Cabral.....	89
2.2.3- A conclusão do conjunto arquitectónico do Estado Novo.....	109
2.3- O Movimento Moderno.....	116
2.3.1- Quarteirão do conjunto residencial Dr. Rosa.....	117
2.3.2- Edifício Sol-mar.....	124
2.3.3- Avenida João Bosco Mota Amaral, a Calheta e o Clube Naval.....	138

3 – O século XXI	157
3.1- Os aterros da Calheta.....	159
3.2- <i>As Portas do Mar</i>	170
4 - Considerações finais	179
Fontes	195
Referências Bibliográficas.....	196
Webgrafia.....	200
Índice de Figuras.....	202
Índice de Plantas Vectorizadas.....	215
Anexos	217
Anexo A – Cronologia.....	218
Anexo B – Alçado síntese da frente-mar de Ponta Delgada.....	222
Anexo C – Entrevista ao Arquitecto Jorge Kol de Carvalho.....	225
Anexo D – Cartografia.....	229
Anexo E – Artigos Jornalísticos - <i>Jornal Açoriano Oriental</i>	239
- Artigos Jornalísticos - <i>Jornal Correio dos Açores</i>	300







Planta Síntese – Identificação de alguns pontos de referência e de alguns locais abordados ao longo do trabalho





Introdução

Introdução: tema, caso de estudo, metodologia, estado da arte, objectivos, contributos do estudo, estrutura.

A temática em torno das intervenções nas zonas ribeirinhas das cidades, sempre suscitou muita discussão, quer sejam intervenções a nível urbano ou arquitectónico.

A escolha de Ponta Delgada, mais objectivamente da sua frente-mar, como caso de estudo, deve-se essencialmente a um interesse pessoal pela evolução urbanística dos Açores em geral, e desta cidade em particular, uma vez que testemunhei as mais recentes mudanças realizadas na sua frente-mar, tendo-me questionado sempre sobre o “porquê” da cidade ter uma frente pouco unificada.

No contexto açoriano, o crescimento da cidade de Ponta Delgada torna-se um caso particular, uma vez que esta, ao surgir, não foi com o objectivo de se tornar cidade. A morfologia urbana de Ponta Delgada “resulta mais de um programa de ordenamento territorial do que de um programa de fundação de cidade”¹.

Quando se aborda o urbanismo e a arquitectura açoriana, a cidade de Angra do Heroísmo destaca-se sempre como o melhor e mais bem preservado exemplo de um urbanismo racional, contrapondo assim com a espontaneidade de Ponta Delgada. No entanto a partir de 1983, Angra passou a fazer parte da lista de património Mundial da Humanidade da UNESCO, e com este estatuto veio uma série de regras a que a construção de Angra teve que passar a obedecer. Isto pode ser encarado como algo positivo, uma vez que contribuiu para a preservação da cidade, mas limitou em muito o seu crescimento e a existência de novas construções nesta cidade. Este tipo de

¹ LEITE, Antonieta Reis. *Açores, Cidade e Território – Quatro Vilas Estruturantes*, [Angra do Heroísmo], Instituto Açoriano da Cultura, 2014. pp. 285

acontecimento não se verificou em Ponta Delgada, onde foi precisamente no século XX e XXI que se verificaram a maior quantidade de obras que vieram a alterar bastante a frente-mar da cidade.

Na impossibilidade de estudar toda a cidade, ou todas as intervenções efectuadas no centro histórico de Ponta Delgada, foi delimitada uma área de estudo, que se crê ser representativa dos objectivos pretendidos com este estudo.

A área seleccionada corresponde à frente-mar de Ponta Delgada, onde é possível verificar várias intervenções urbanas e arquitectónicas do século XX e do século XXI, que alteraram para sempre a paisagem Sul de Ponta Delgada, bem como a maneira como se vive a cidade (fig.1).

A zona designada em estudo é circunscrita da seguinte forma:

- A Sul, pelo mar;
- Em terra, o limite começa a Poente na intersecção da Avenida Infante Dom Henrique com a Rua da Grande Guerra, seguindo pela Rua Nova da Alfândega, e passando para a Rua de Santa Luzia até chegar à Praça do Município. Em seguida segue pela Rua dos Mercadores até ao Largo de Camões, inflectindo pela Rua dos Clérigos. Depois desce pela Rua da Fonte até à intersecção com a Rua do Calhau, contornando o lado Norte do Hotel Marina Atlântico, até à Rua Engenheiro José Cordeiro, contornando por sua vez o terreno da antiga calheta Pêro de Teive e o recente Hotel Casino Azor até à 1ª Travessa da Calheta. Por fim contorna e inclui o clube naval até cruzar a linha de costa.



Fig. 1 - Cidade de Ponta Delgada. Delimitação da área de estudo



-  Conjunto de edifícios do Estado Novo
-  Edifícios anteriores ao séc. XX
-  Conjunto de edifícios modernos
-  Conjunto de edifícios do séc. XXI
-  Avenida Marginal
-  Terminal marítimo *Portas do Mar*
-  Clube Naval, marina e novas piscinas de São Pedro



A metodologia adoptada para o desenvolvimento desta investigação assentará essencialmente nas seguintes fases:

- Recolha de Informação *In Loco* - através da relação directa com o local de estudo, visitando a cidade de Ponta Delgada, para recolha de informação nos arquivos regionais; registo fotográfico dos arruamentos, edificado em estudo, praças, etc., confrontando fotografias antigas com as actuais; recolha de publicações jornalísticas, para perceber como as novas obras foram abordadas em determinadas épocas;
- Desenvolvimento do corpo teórico da dissertação - através da análise, compilação e tratamento de toda a informação recolhida até ao momento, bem como a adição de pesquisas feitas através da leitura de monografias, bibliografias, publicações e internet, iniciando-se assim a ponte entre os objectivos e a corporação da dissertação; e elaborar uma contextualização teórica à temática, através de variadas análises individuais e comparativas;
- Desenvolvimento da parte gráfica da dissertação – através da vectorização de toda a cartografia encontrada; após a vectorização, procede-se à identificação dos vários pontos de referência em estudo (igrejas, largos, aterros, etc.); elaboração de alçados longitudinais da frente Sul de Ponta Delgada ao longo dos vários anos; comparar, através de fotografias, o antes e o depois das zonas e edifícios que se considerarem relevantes; elaboração de esquemas e diagramas da organização da cidade; elaboração de linhas cronológicas;
- Escrita e formatação da tese - conclusão da escrita, montagem e posterior revisão da dissertação; impressão e entrega.

Apesar desta investigação se focar nos séculos XX e XXI, foi necessário compreender a história urbana da cidade desde a sua génese. Por este facto alguma da bibliografia consultada foca-se em questões mais historiográficas.

Como referência fundamental para o entendimento da evolução urbanística da cidade de Ponta Delgada, até ao século XIX, foi consultado o livro de 1999 intitulado *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII: Portugal-Brasil*, da autoria de Manuel Teixeira e Margarida Valla. Esta obra analisa vários núcleos urbanos de origem portuguesa existentes no continente português, nos Açores, Madeira e no Brasil. No caso da cidade de Ponta Delgada, a obra descreve a sua evolução desde a criação do seu núcleo primitivo na primeira metade do século XV, até à conclusão do Forte de São Brás no ano de 1680, apresentando ainda uma série de plantas esquemáticas da evolução da cidade, do final do séc. XV, ao longo do séc. XVI e do final do séc. XVII. São apresentadas ainda 3 cartas da cidade de Ponta Delgada, sendo duas delas do ano de 1814 da autoria de Joze Theresis Michelotti, e a outra de 1831 desenhada por António Ferreira Garcia de Andrade.

Do Arquitecto João Vieira Caldas, conhecem-se duas obras sobre a arquitectura dos Açores. A primeira intitulada *Arquitectura Popular dos Açores*, de 2000, aborda a vernaculidade da arquitectura açoriana. A segunda obra, de 2002, intitulada *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, exhibe uma série de obras do referido arquitecto, em território açoriano, entre os quais dois projectos para os baldios resultantes da construção da avenida marginal, sendo que um deles foi construído e o outro não.

Açores, Cidade e Território – Quatro Vilas Estruturantes, é uma tese de doutoramento de Antonieta Reis Leite, realizada no ano de 2002, no departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra. Esta tese veio posteriormente a ser editada como livro pelo Instituto Açoriano da Cultura, em 2014. Esta tese faz uma abordagem a quatro cidades açorianas, nomeadamente Angra do Heroísmo, Praia da Vitória, Horta e Ponta Delgada.

Estas cidades são referidas como vilas estruturantes, uma vez que o estudo realizado, parte da génese destas cidades. Em relação ao caso de Ponta Delgada, é realizada um estudo ao longo do século XVI e XVII, explorando a sua evolução de vila a cidade, e a posterior consolidação da forma urbana. É ainda apresentado um quadro com a evolução toponímica das ruas da cidade, bem como uma série de reconstituições hipotéticas da regra algébrico-numérica utilizada na sua urbanização.

Como perspectivas mais contemporâneas do desenvolvimento da cidade, foram publicados uma série de artigos de opinião do Arquitecto Soares de Sousa, no jornal *Açoriano Oriental*. Estes artigos focam-se na temática das intervenções nos centros históricos e intitulam-se, do mais antigo para o mais recente, *Intervenções na área histórica da cidade; O conflito entre o moderno e o antigo nos centros históricos das cidades; Reabilitação nos centros urbanos; Os empreendimentos da Calheta de Pêro de Teive; Os despropósitos urbanísticos, a Calheta e a reacção dos cidadãos; Ainda a Calheta; A evolução urbanística das pequenas cidades e O que será no futuro o complexo urbanístico da Calheta*. Estes artigos debatem casos bastante objectivos da evolução da cidade, tais como, a avenida marginal e as recentes intervenções na calheta de Pêro de Teive.

Ponta Delgada - Álbum de Memórias e Factos, é um livro de 2016 da autoria de José de Almeida Mello, que compila várias fotografias e ilustrações da cidade de Ponta Delgada desde o século XIX até ao início do século XXI. Este livro apresenta ainda alguns factos históricos relativos a alguns edifícios e acontecimentos que aconteceram na cidade.

Da autoria do Arquitecto José Manuel Fernandes é relevante salientar dois trabalhos de investigação. O primeiro, intitulado de *História Ilustrada da Arquitectura dos Açores*, de 2008, apresenta-se como um estudo síntese da arquitectura açoriana com base nos seus casos mais qualificados e relevantes, apresentando-nos uma série de fotografias ilustrativas dos casos abordados. Em termos temporais este estudo abrange desde o povoamento das ilhas até aos nossos dias. O segundo trabalho intitula-se *Cidades e Arquitecturas*, publicado em 1999, onde o autor nos

apresenta uma sugestão de percurso pelo centro de Ponta Delgada, e um percurso complementar pelos seus arredores, descrevendo como era a cidade no final de novecentos.

Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade, é uma dissertação de mestrado de João Cabral, realizada em 2013. Esta dissertação debruçasse sobre a análise de uma série de planos urbanísticos projectados para a cidade de Ponta Delgada no século XX. Este trabalho apresenta-nos ainda uma série de plantas descritivas dos vários planos, relatando sempre o contexto em que o plano se insere, e estabelecendo sempre um termo de comparação entre o proposto no plano e os resultados práticos do mesmo.

Enquanto a dissertação de mestrado de João Cabral, acima referida, aborda os vários planos elaborados para Ponta Delgada de uma perspectiva mais urbana e territorial, a minha investigação incide essencialmente sobre uma perspectiva mais focada, cingindo-me à análise da frente litoral da cidade e investigando cada fase de aterramento da cidade e cada edifício individualmente e no seu conjunto, de modo a concluir as várias fases introdutórias de uma nova escala na frente da cidade, que fizeram desta, uma montra de experiências arquitectónicas e urbanísticas.

Esta investigação tem como objectivo perceber como se procedeu o desenvolvimento arquitectónico e urbanístico da frente-mar de Ponta Delgada, com base nas várias fases dos aterros que alteraram a sua linha de costa, tentando perceber como uma pequena cidade insular, muito ligada ao mar, se expandiu ao longo dos tempos. Para tal, procede-se à análise da sua paisagem arquitectónica, construída de frente para o mar, com principal enfoque no século XX e XXI, explorando o conceito de escala, através das proporções das novas construções e da sua relação com a cidade antiga, com base na sua implantação, dimensão, estética, e uso; e o conceito de memória, revisitando alguns projectos não realizados, bem como algumas das zonas mais descaracterizadas em consequência das novas construções. Esta investigação pretende ainda ser

um contributo para um melhor entendimento da expansão, através de aterros, das cidades de tradição portuguesa, usando a frente da cidade de Ponta Delgada como caso de estudo, pelas razões já descritas.

Este trabalho organiza-se essencialmente em 3 capítulos, cada um relativo a um contexto temporal diferente.

O I capítulo intitula-se *O Porto Artificial de Ponta Delgada*, e aborda a construção deste, idealizado e iniciada a sua construção ainda no século XIX. Neste capítulo são apresentados e descritos os vários projectos idealizados até se chegar à sua configuração final, descrevendo o impacto que cada um teria na frente litoral da cidade.

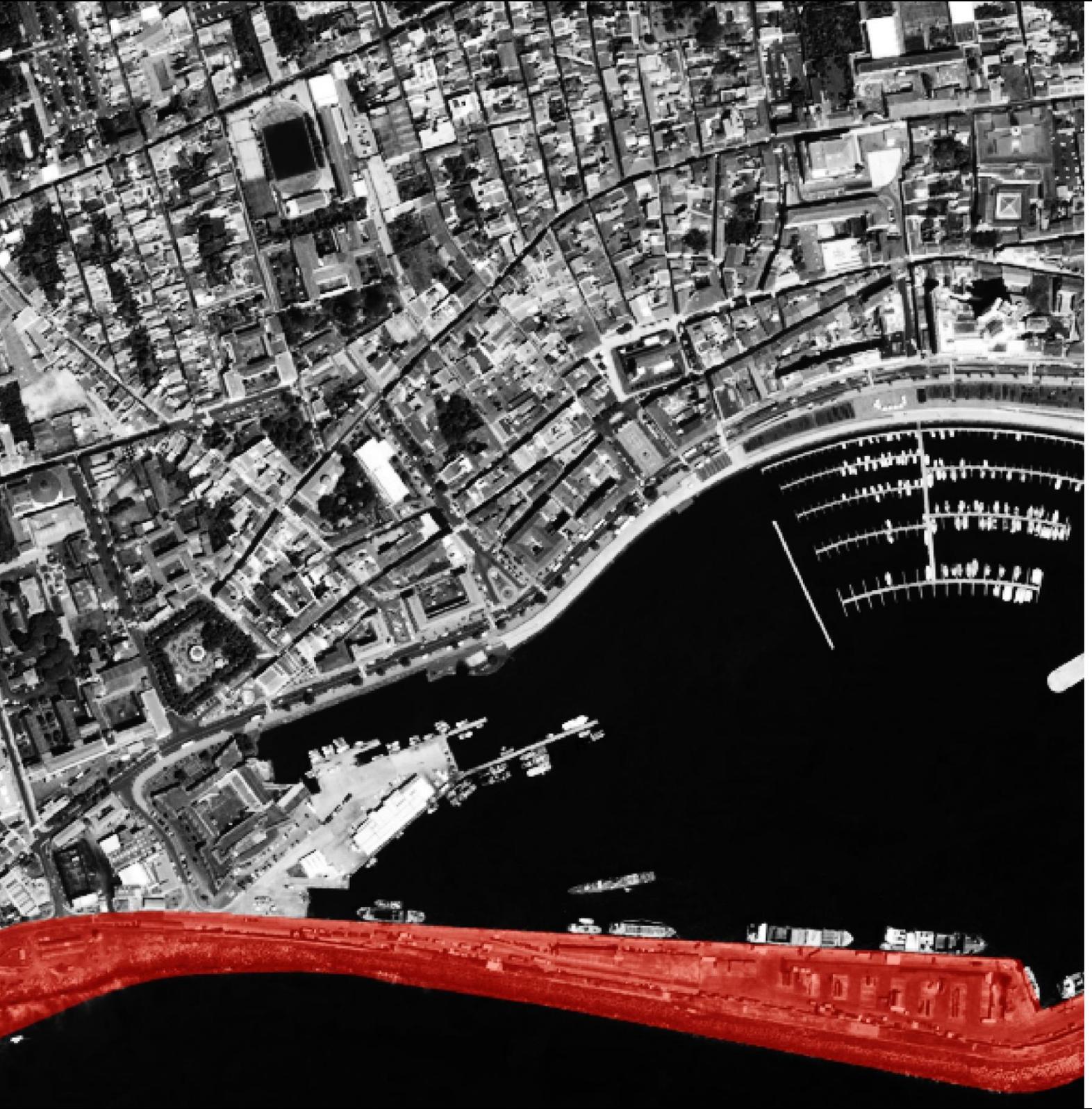
O II capítulo intitula-se *O Século XX*, e divide-se em três subcapítulos, relativos à construção da Avenida Infante Dom Henrique e dos aterros que surgiram, às construções do Estado Novo, e ao movimento moderno. Neste capítulo são referidas e descritas todas as obras que, no seu conjunto, entendo que tenham sido responsáveis pela introdução de uma nova escala na frente sul da cidade, ou seja, de uma nova maneira de se fazer arquitectura ou de se viver a cidade. Também são apresentados alguns projectos que não chegaram a ser realizados.

O III capítulo intitula-se *O Século XXI*, e continua a abordagem realizada no II capítulo. Este divide-se em dois subcapítulos, relativos às obras que ocuparam os últimos aterros realizados na frente da cidade (os hotéis) e a uma nova obra que voltou a alterar a linha de costa da cidade (as Portas do Mar). À semelhança do capítulo anterior, as obras apresentadas neste capítulo também são descritas, de modo a perceber a sua relação com a cidade já construída.

No que diz respeito aos anexos estes dividem-se em 5 partes. Foi realizado um cronograma, que apresenta sinteticamente as várias datas referidas ao longo do trabalho, seguindo-se um alçado síntese de toda a frente da cidade em estudo, de modo a entender a sua extensão e a relação entre

os vários edifícios estudados, depois é apresentada uma entrevista realizada ao Arquitecto Jorge Kol de Carvalho, seguem-se as fichas cartográficas e por fim são apresentados todos os artigos jornalísticos encontrados pelo autor deste trabalho, relativos ao Jornal *Açoriano Oriental* e do *Correio dos Açores* e que abordam a temática estudada.

Este trabalho está escrito segundo o antigo acordo ortográfico e referenciado seguindo a Norma Portuguesa 405.





01

O Porto Artificial de Ponta Delgada



Fig. 2 – Vista aérea de Ponta Delgada, vista a partir de poente, com o porto artificial ainda em construção. 9 Maio 1926.

01

O Porto Artificial de Ponta Delgada

Actualmente ao observarmos Ponta Delgada, mais concretamente a sua frente mar, vemos claramente uma cidade edificada de frente para o mar, mas este facto nem sempre foi uma realidade.

Ponta Delgada foi até ao século XIX, uma cidade sujeita ao desembarque de piratas e corsários, e que viu na necessidade de se proteger, a razão para a construção de uma série de fortes ao longo da sua costa (estando actualmente quase todos destruídos). Por esta razão, pode-se também apontar o motivo da cidade se ter erigido de costas para o mar, tendo-se mantido assim até meados do século XX ².

Ponta Delgada é uma cidade cuja frente mar actual é assente quase na totalidade sobre aterros, realizados em várias fases, com particular relevância para o século XX. Tendo toda a linha de costa da área em estudo sido alterada (fig. 2 e 3).

Podemos apontar como impulsionador desta vontade de desenvolvimento e ligação física com o mar, a construção do porto artificial de Ponta Delgada. A obra foi oficialmente iniciada em 30 de Setembro de 1861, e o seu plano foi originalmente delineado pelo Engenheiro Scott Tucker e posteriormente modificado e ampliado pelo Engenheiro Sir John Rennie ³, tendo vindo a surgir mais alterações por parte de outros engenheiros nas décadas seguintes.

² RODRIGUES, Henrique de Aguiar – O litoral de Ponta Delgada. [Açoriano Oriental](#) [Em linha], (2009) [Consult. 19 Fev. 2016]. Disponível em: <http://www.acorianooriental.pt/artigo/ver/182844>.

³ *PORTO ARTIFICIAL DE PONTA DELGADA NA ILHA DE SAN MIGUEL, AÇORES*. Paris : Imprimerie Auguste Vellée, [ca 1867]. Consultado em <http://purl.pt/3436/3/>,

Após uma altura de estagnação construtiva marcada pela ausência de obras de relevo devido à adaptação de antigos edifícios a novas funções, esta obra surge numa altura em que começam a aparecer na periferia da cidade as primeiras infra-estruturas industriais ⁴, demarcando a expansão da cidade para além dos seus limites.

A necessidade da construção de um porto em Ponta Delgada, surge “para servir os interesses da abastada classe comerciante e dos prósperos senhores da terra” ⁵, numa altura de crescente economia da cidade e conseqüente aumento da navegação, potenciada pelo “ciclo da Laranja”.

⁴ CABRAL, João P.R. Ferreira - *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade* [Dissertação de Mestrado]. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. P. 39.

⁵ DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013. p. 36



Fig. 3 – Vista aérea de Ponta Delgada, vista a partir de sul, com o porto artificial em 1º plano. Finais da década de 1960.

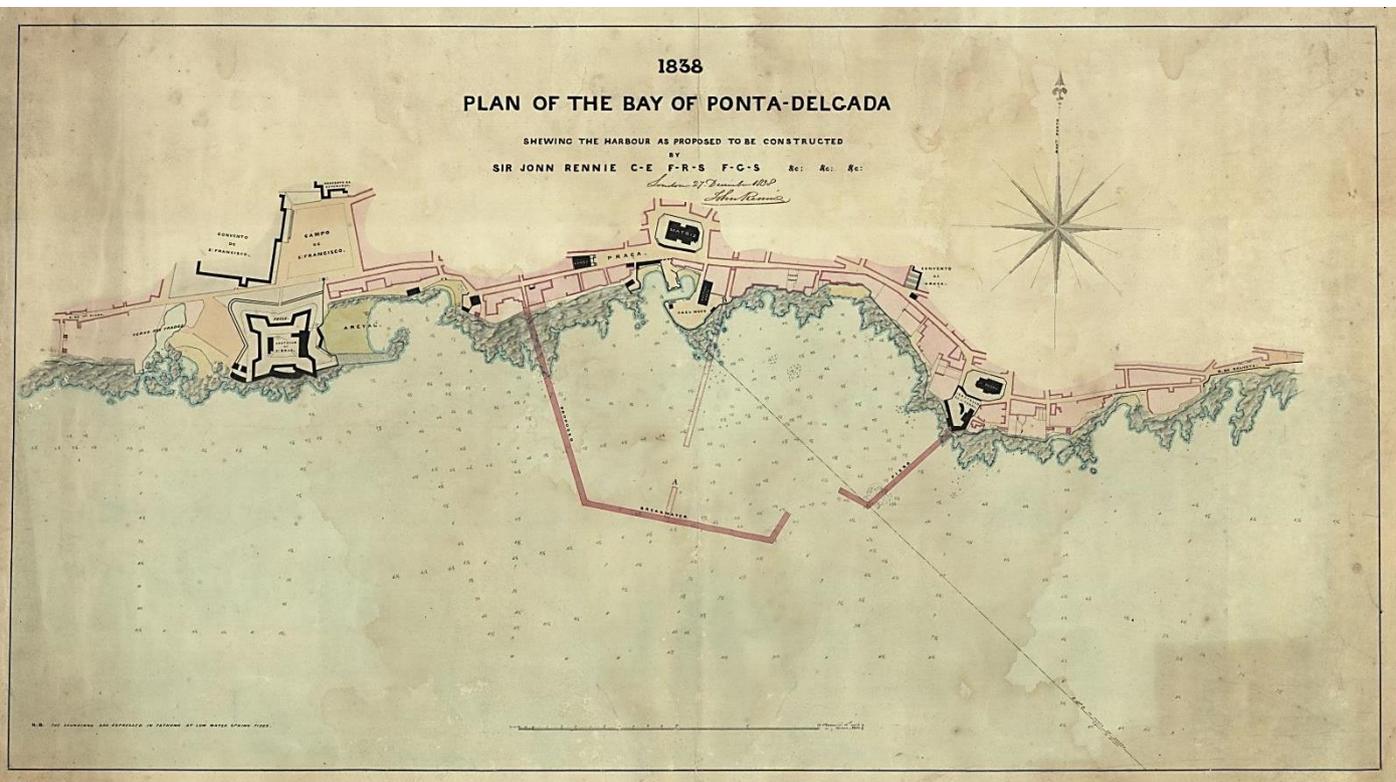


Fig. 4 – Planta da 1ª proposta de Sir John Rennie para o Porto de Ponta Delgada, 1838.

1.1 - 1º Projecto de Sir John Rennie

O primeiro projecto a ser realizado para a construção de um porto em Ponta Delgada data de 1838 e é da autoria do engenheiro hidráulico inglês Sir John Rennie. Este foi um projecto realizado com base num levantamento preliminar da cidade e dos movimentos do mar, que o seu ajudante John Scott Tucker realizou aquando de uma visita à ilha de São Miguel no mesmo ano ⁶.

O primeiro projecto de Rennie, apresentava uma localização para o porto completamente diferente daquela que conhecemos hoje. O projecto era composto por dois molhes de diferentes dimensões. O maior tinha início numa zona saliente da costa a cerca de 237 metros da Alfândega, e era composto por três troços. O primeiro tinha 356,46m e apontava para sudeste; o segundo tinha 274,20m em direcção a nascente, fazendo com o anterior um ângulo interno de 120°; por fim o terceiro troço tinha 45,70m em direcção a nordeste fazendo com o segundo troço um ângulo interno de 108°. O segundo molhe tinha início junto ao forte localizado em torno da igreja de S. Pedro, sendo este apenas composto por 2 troços. Tendo o maior 159,95m em direcção a Sul, e o mais pequeno 45,70m direccionado para noroeste, fazendo com o troço maior um ângulo interno de 108°. Deixando assim uma entrada com cerca de 73,12m ⁷.(fig.4)

Esta vontade de Rennie posicionar um dos molhes junto ao forte do alto da igreja de S. Pedro, pode ser apontada pelo facto de esta se destacar no perfil da cidade e de lá se sentir a fúria do mar, como este refere num relatório de 27 de Dezembro de 1838, enviado à comissão encarregada dos assuntos do porto, e que passo a citar:

⁶ DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013. p. 63

⁷ LOUREIRO, Adolfo. *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Imprensa Nacional, Lisboa, Vol.V, parte II. p. 93

“O forte de S. Pedro, erguendo-se sôbre uma baixa, domina o ancoradouro e a costa fronteira da cidade, que, à excepção de portinhos ou desembarcadouros, é guarnecida de penedia de difícil acesso, mormente com mar bravo.

Por detrás ergue-se a cidade, terminando em altos montes de figura cónica irregular, entremeados de profundos vales, alcatifados de verdura, mesmo nas cumiadas, oferecendo-nos uma perspectiva lindamente variegada e pitoresca.”⁸

Este é um projecto que, ao tentar proteger a cidade das grandes vagas marítimas, claramente a fecharia ao mar, formando uma espécie de nova muralha na parte fronteira à cidade, dada pela configuração e localização dos molhes. Pelo que a carta do projecto nos indica, este projecto não previa, pelo menos numa fase inicial, nenhuma demolição, no entanto, como a ligação dos molhes com a linha de costa é feita numa zona edificada e com arruamentos relativamente estreitos, seria previsível uma eventual expropriação de alguns edifícios para possibilitar a criação de linhas férreas para o transporte da pedra.

Este foi um projecto que chegou a ser aprovado pelo governo, segundo consta numa carta datada de 18 de Novembro de 1840, endereçada à comissão micaelense⁹, no entanto este projecto caiu no esquecimento, para se tornar prioritária a ampliação e melhoramento da doca do Areal de S. Francisco¹⁰ (fig. 5), necessidade justificada pela destruição das obras efectuadas no referido Areal, provocada pelo grande temporal de 1839¹¹.

⁸ LOUREIRO, Adolfo. *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Imprensa Nacional, Lisboa, Vol.V, parte II. p. 87

⁹ Idem. p. 96

¹⁰ Idem. p. 98

¹¹ Idem. p. 99

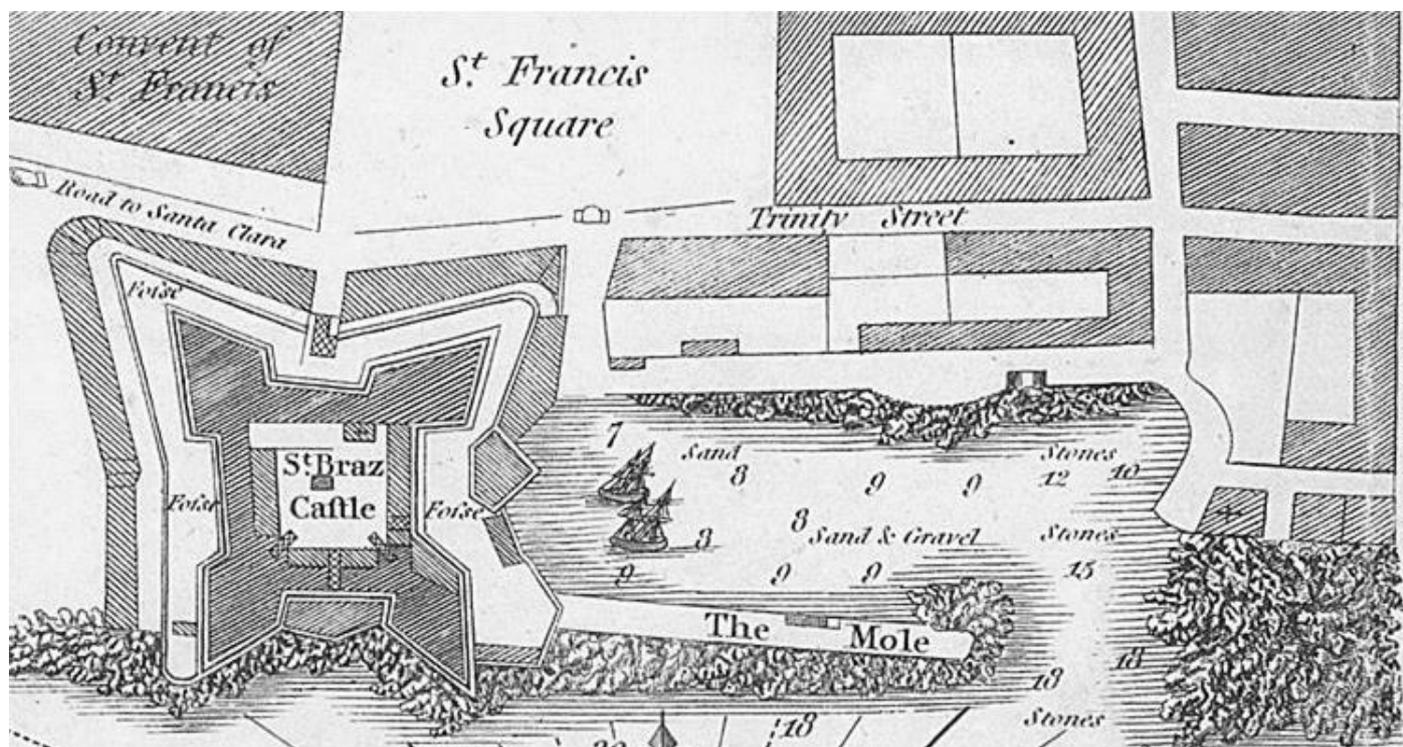


Fig. 5 – Areal de São Francisco em destaque com um molhe de protecção, 1806.

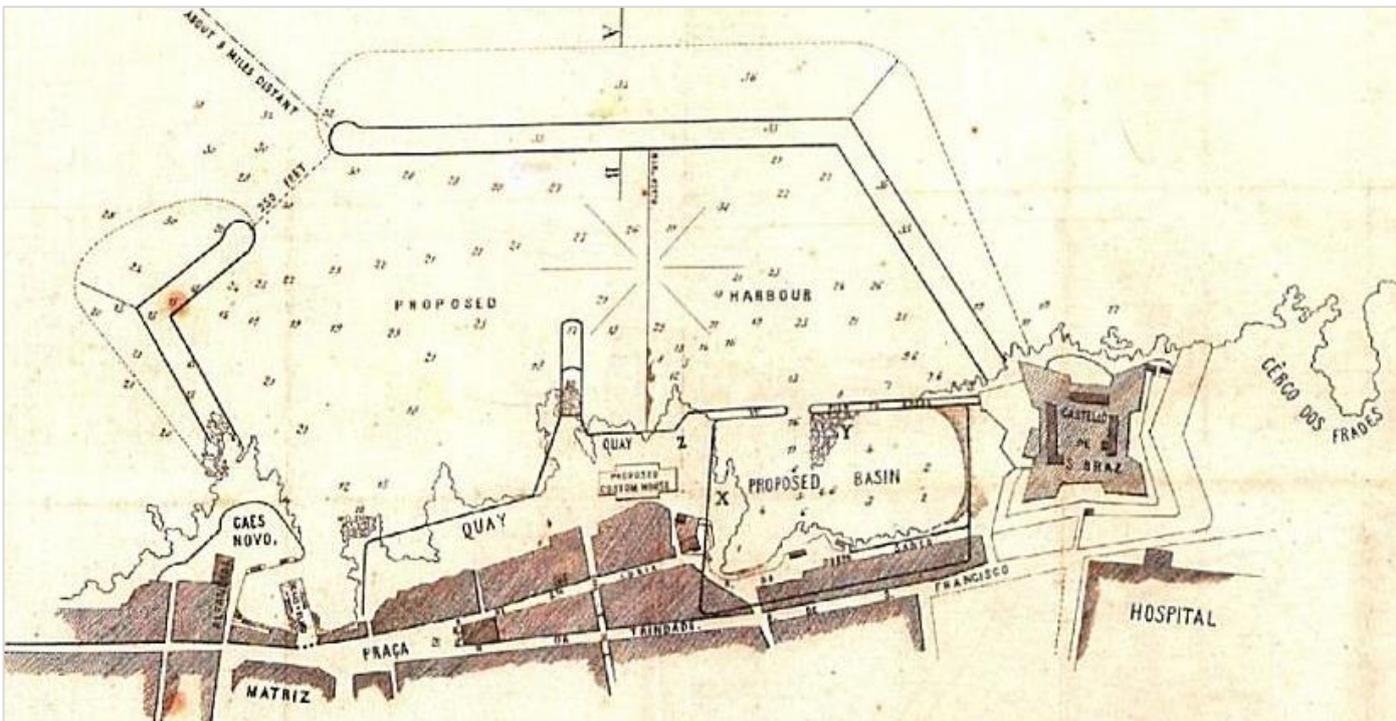


Fig. 6 – Planta da proposta de John Scott Tucker para o Porto de Ponta Delgada, com a proposta de requalificação do Areal de S. Francisco, 1853.

1.2 - Projecto de Sir John Scott Tucker

Como já foi descrito anteriormente, e como se pode observar na carta do projecto do engenheiro Rennie, os limites da sua proposta ficavam aquém do referido Areal de S. Francisco.

Alguns anos se passaram até à elaboração do projecto de John Scott Tucker. Durante estes anos, surgiram duas propostas do capitão de engenharia Caetano Alberto Maia, para a construção de um abrigo no Areal de São Francisco, ao qual surgiu um terceiro projecto do tenente de engenharia que comandava o esquadrão da divisão, projecto este que era intermédio aos dois anteriores, sendo este último projecto, posteriormente ultimado pelo engenheiro Monteiro em 1850 ¹². Este foi mais um projecto que não passou à realidade.

Só em 1853 é que o Governo se dirige à comissão, com o intuito de esta entrar em contacto com Tucker, para a elaboração de um novo projecto, e consequente execução, para o Areal de S. Francisco ¹³.

John Sctott Tucker rejeita assim o projecto apresentado por Sir John Rennie, impondo novos limites e integrando um novo desenho para o Areal de S. Francisco.

O projecto de Tucker apresenta uma localização para o porto mais a poente do que o seu antecessor. Este projecto tinha como limite dois molhes, cada um deles com dimensões diferentes (fig.6). O molhe maior teria desta vez início na costa do lado sudeste do Forte de S. Brás, e era composto por 2 troços. O primeiro tinha 200 metros e estava projectado em direcção a sudeste, e o segundo troço direccionava-se para nascente, até alinhar com a frente do cais da alfândega. O segundo molhe por sua vez, teria início no Cais Novo e seria igualmente composto por dois troços. O

¹² LOUREIRO, Adolfo. *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Imprensa Nacional, Lisboa, Vol.V, parte II. p. 99

¹³ Idem. p. 99

primeiro partia em direcção a sudeste e tinha 144m, mudando de rumo para sudoeste na direcção da extremidade do molhe maior, dando assim início ao segundo troço com cerca de 75 m, a mesma dimensão que teria a entrada compreendida entre os dois molhes ¹⁴.

Este desenho para o porto permitia claramente uma maior capacidade de ancoragem, em relação ao projecto do engenheiro Monteiro (devidamente modificado por Tucker) para a criação de uma caldeira flutuante no já referido Areal de São Francisco, que com cerca de 2,2 hectares permitia apenas a ancoragem de 10 ou 12 navios em simultâneo, o que demonstrava ser pouco para a época, tendo em conta as crescentes exportações de laranja ¹⁵.

Tucker apresentava ainda uma nova localização para a Alfândega, projectada a poente do Forte de S. Brás ¹⁶, retirando assim a importância ao Cais Novo, onde esta se localizava. O projecto apresentado incluía ainda um cais contínuo ao longo da costa, fazendo deste o primeiro plano onde se nota uma eventual expansão e alteração da linha de costa, compreendida entre o Cais Novo e a doca proposta.

A requalificação do Areal de S. Francisco através da criação da doca flutuante previa a expropriação de várias casas, nomeadamente as situadas entre a Rua do Corpo Santo e a Rua de S. Francisco, permitindo assim a existência de um cais a Norte da doca e a comunicação desta com o campo de S. Francisco ¹⁷. No entanto, este projecto de requalificação foi posto de parte por se considerar de grande despesa, tendo em conta a capacidade de ancoragem prevista ¹⁸.

¹⁴ LOUREIRO, Adolfo. *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Imprensa Nacional, Lisboa, Vol.V, parte II. p. 100

¹⁵ Idem. p. 101

¹⁶ Idem. p. 102

¹⁷ Idem. p. 101

¹⁸ Idem. p. 103

Deu-se então preferência ao projecto dos molhes de Tucker, sendo este aprovado com algumas alterações. Foi então aberto um concurso para a sua execução segundo os termos da Lei de Agosto de 1856, no entanto não surgiram concorrentes ¹⁹.

¹⁹ DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013. p. 65

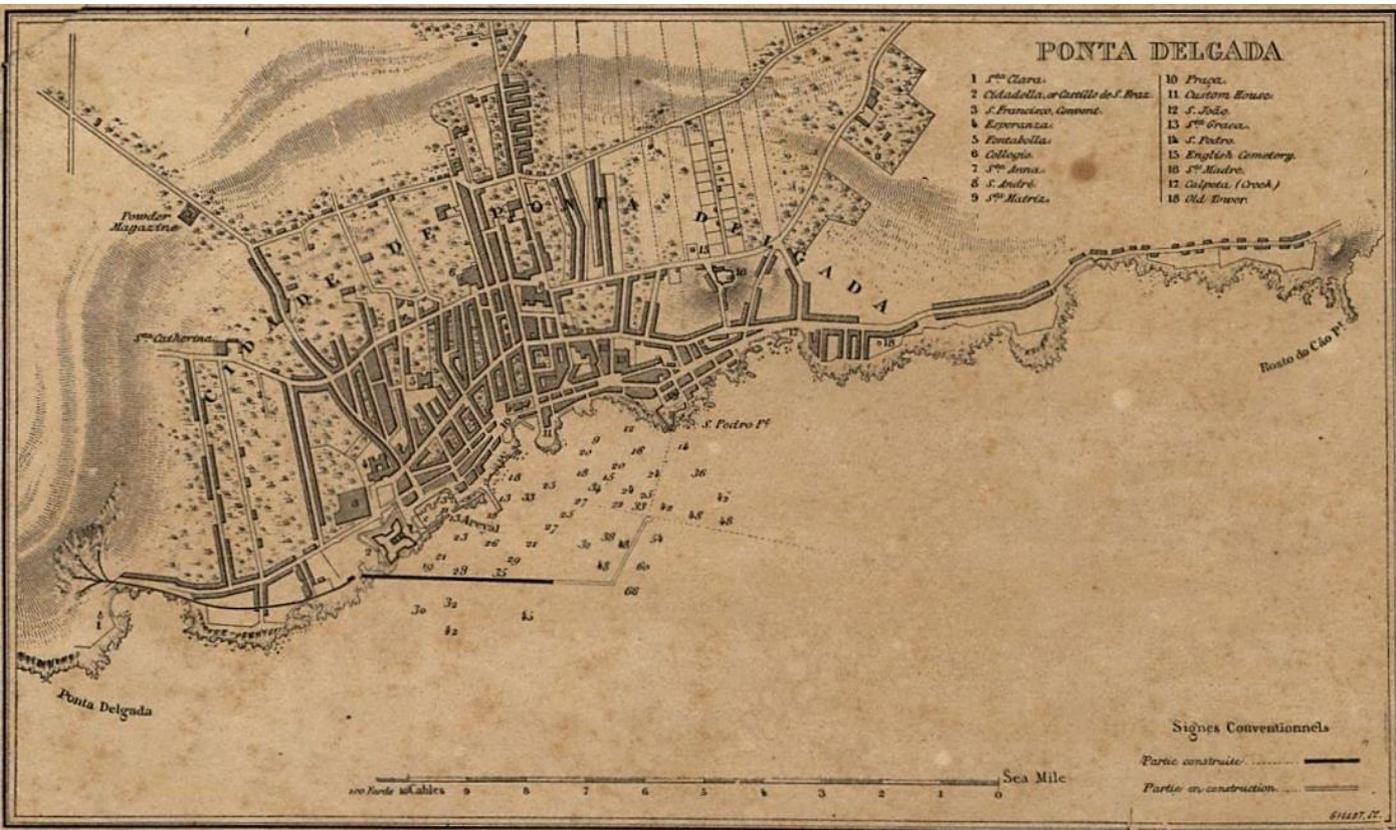


Fig. 7 – Planta da 2ª proposta de Sir John Rennie para o Porto de Ponta Delgada, note-se ainda no canto inferior esquerdo, a localização do caminho-de-ferro para transporte da pedra, ligando o porto à pedreira, 1861.

1.3 – 2º Projecto de Sir John Rennie

Tendo em conta o facto de não terem surgido concorrentes para a empreitada do porto, segundo o projecto de John Scott Tucker, o Governo acabou por intervir, sendo autorizado a proceder ao plano de obras, com as necessárias modificações, pela Lei de 9 de Agosto de 1860 ²⁰.

O governo aponta assim, uma vez mais, Sir John Rennie para a direcção de obras, devido ao seu bom nome e experiência, dando assim garantias efectivas de uma boa direcção. O contrato com o engenheiro Rennie foi assinado em 3 de Setembro de 1860 ²¹.

Sir John Rennie, ao ser questionado pela Junta das Obras do Porto Artificial de Ponta Delgada se teria alguma modificação a fazer ao projecto anteriormente apresentado por Tucker, apresenta a 10 de Outubro de 1861 uma proposta que consistia em realocar o ponto de partida do molhe, alterando o ponto de contacto do porto com a linha de costa, assim sendo em vez do molhe partir do lado Sudeste do Forte de São Brás, partiria do lado Sudoeste, formando com a linha de costa um ângulo mais agudo (fig.7). Esta proposta foi aceite pela Junta, uma vez que apresentava várias vantagens quando comparada com a proposta anterior, tais como o facto de aumentar a área abrigada em 1000m², e pelo facto dos caminhos-de-ferro provenientes das pedreiras ficarem mais curtos, evitando assim a sua passagem pela frente da entrada do Forte e pelo Campo de São Francisco, concentrando todo o estaleiro de obras junto à beira-mar em direcção ao molhe. A mudança de direcção dos caminhos-de-ferro também possibilitava um menor perigo para o trânsito público, e a redução das expropriações, deixando de lado eventuais demolições de edifícios da frente-mar de Ponta Delgada ²². Os trabalhos no porto teriam início em Janeiro de 1862 ²³.

²⁰ LOUREIRO, Adolfo. *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Imprensa Nacional, Lisboa, Vol.V, parte II. p. 110

²¹ Idem. p. 112

²² Idem. p. 114

As alterações ao plano de Tucker, descritas acima, não foram as únicas alterações interpostas por Rennie. Na sessão de 23 de Setembro de 1863, Rennie apresenta as condições a que um porto deve satisfazer, tais como facilitar a entrada e a saída de qualquer navio dentro do porto, possibilitar a segurança dos navios estacionados e assegurar a acomodação de todos os navios de comércio, apontando de seguida as desvantagens do plano de Tucker ao qual não satisfazia as referidas condições ²⁴.

Para solucionar as desvantagens consequentes do plano de Tucker, John Rennie apresenta mais quatro alterações. A primeira é a eliminação do molhe nascente, que partia da extremidade do Cais Novo; a segunda é o prolongamento em 379,50 m do molhe que parte do Forte de São Brás, que já se encontrava em construção, totalizando 655 m; a terceira é a construção de um novo braço com cerca de 274 a 330 m, em continuidade do mesmo molhe a partir da sua extremidade em direcção à Ponta de São Pedro; por fim a quarta alteração proponha “coroar o enrocamento por um forte parapeito, tendo o revestimento exterior a forma curvilínea (...)”. Estas alterações permitiriam aumentar para os 330 a 360m a entrada do porto para as embarcações (note-se que a entrada estaria anteriormente prevista para ter 75m), e aumentaria para o dobro a sua capacidade ²⁵.

O projecto para o tanto desejado Porto Artificial aproximava-se assim do seu desenho final, tendo sido aprovadas estas alterações a 4 de Março de 1864 ²⁶.

²³ DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013. p. 262

²⁴ LOUREIRO, Adolfo. *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Imprensa Nacional, Lisboa, Vol.V, parte II. p. 115

²⁵ Idem. p. 116, 117.

²⁶ Idem. p. 118.

1.4 - Restantes alterações e conclusão do Porto

Apesar das já referidas alterações, estas mostrar-se-iam ainda o início de uma série de modificações mais incisivas, a serem realizadas por outros engenheiros nas décadas seguintes.

Em Setembro de 1866, aquando do término do contrato do engenheiro Sir John Rennie, o engenheiro português Ricardo Júlio Ferraz passa para a direcção da obra do porto. Sob a sua direcção foram exploradas novas pedreiras e conseqüentemente criados mais caminhos-de-ferro para o transporte da pedra. As restantes principais alterações efectuadas a cargo do engenheiro Ferraz deveram-se a questões relacionadas com o fortalecimento do quebra-mar e dos taludes através de pedras de maior peso, dotando o porto de uma estrutura mais capaz de resistir a eventuais temporais ²⁷. Nesta altura, avançava a expropriação no litoral de Santa Clara e na zona agrícola do Ramalho, expropriações estas potenciadas pela exploração da pedra ²⁸.

Após uma tentativa de abandono das obras do porto por parte do Governo, motivada por grandes destruições provocadas pelas tempestades de 1869, o engenheiro Manuel Afonso Espargueira é encarregado de analisar o estado das obras. O engenheiro defendeu a continuação das obras, e a 18 de Abril de 1872, apresentou um novo projecto. O projecto consistia na alteração da secção transversal do quebra-mar, em que *«Do lado do porto, o perfil tem um terraplano com 5 m de largura terminado por um talude de 45º. Os enrolamentos são coroados com um muro de abrigo com 10 m de altura acima da máxima baixa-mar e fundado a este nível tendo 5 m de espessura na parte superior e 6 m na base. Na parte do quebra-mar já construído, o terraplano seria completado com um muro de cais fundado sobre blocos a 5 m de profundidade (...).»*. Este projecto foi aceite pelo

²⁷ LOUREIRO, Adolfo. *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Imprensa Nacional, Lisboa, Vol.V, parte II. p. 141, 150.

²⁸ DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013. p. 101

engenheiro Álvaro Kopke Barbosa Ayalla, que em Maio de 1872 assumiu a direcção da obra, alterando apenas a largura do terraplano para os 10 m ²⁹.

Ayalla apresentou ainda 6 anos depois, a 17 de Outubro de 1878, um novo projecto onde o segundo troço do quebra-mar deveria fazer um ângulo mais agudo com o primeiro troço, provocando uma ligeira redução da entrada para o porto, sendo esta alteração aprovada a 17 de Fevereiro de 1879 ³⁰.

Passou quase uma década, e novas alterações foram apresentadas. Desta vez as obras do Porto encontravam-se sob a direcção do engenheiro David Xavier Cohen, e em 1887, Cohen apresenta as alterações que na sua opinião deveriam ser consideradas. Segundo Cohen a entrada do Porto deveria ser aumentada dos 230m para os 310m, defendeu ainda que os enrocamentos em construção, deveriam ser em linha recta, aumentando os cais abordáveis, e sugeriu o aumento do segundo troço do quebra-mar para os 371,37m de comprimento. O contrato foi assinado a 12 de Dezembro de 1887 com os construtores franceses Combemale & Michelin, no entanto o contrato seria rescindido a 1895, após a interrupção da obra, provocada pelos sérios prejuízos do temporal de 8 de Dezembro de 1894. Depois do abandono dos construtores franceses, o Engenheiro Dinis Moreira da Mota foi nomeado como engenheiro-adjunto em 1897, passando a director efectivo no ano seguinte. O projecto apresentado por este seria aprovado a 27 de Março de 1901 ³¹.

Após a aprovação do projecto de Dinis da Mota, as obras começaram de imediato, mas foram abrandadas em 1904 por ordem do governo, e só em 1907 o muro de suporte, constituído por 31 arcos, estaria concluído. As obras seriam mais uma vez interrompidas com a implantação da

²⁹ DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, SA.; 2013 p. 105, 106.

³⁰ Idem. p. 108.

³¹ Idem. p. 109, 110, 111.

República em 1910, havendo dinheiro apenas para trabalhos de manutenção³². Esta interrupção continuaria durante a Grande Guerra, com a ocupação do porto pelas tropas americanas.

“A 11 de Outubro de 1921 foi promulgada a Lei nº 1.237, que criou a Junta Autónoma do Porto Artificial de Ponta Delgada. Sob a sua jurisdição o Porto seria concluído, aumentado e modernizado, ao longo dos 82 anos seguintes”³³.

É então numa altura de grande dificuldade financeira, e com o início da ditadura militar, que em 1926 é contratado um novo engenheiro, Abel Ferin de Frias Coutinho, que viria a ser o responsável pelo projecto de conclusão do porto³⁴, mas a obra mantinha-se parada.

O projecto de conclusão das obras, data de 12 de Março de 1932, e incluía a construção de um cais acostável contínuo, com 416,20m de comprimento e 31,62m de largura, no entanto viria a ser construído um cais com 5 pontes-cais de 25,5m cada, com 31,62m de largura e distanciados por 52m entre si³⁵. As obras para a conclusão do porto continuavam paradas, devido às já referidas dificuldades económicas, e é então que a 31 de Maio de 1937 é assinado o contrato³⁶. A decisão por parte do Estado Novo para a conclusão das obras do Porto, poderá dever-se ao clima de pré-guerra que a Europa vivia, e ao aumento de embarcações inglesas e francesas que visitavam a ilha no final dos anos 30³⁷. As obras foram reiniciadas no ano de 1940³⁸, tendo sido finalmente concluídas no final de 1943³⁹.

³² DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, SA.; 2013. p. 133, 134.

³³ Idem. p. 147.

³⁴ Idem. p. 153.

³⁵ Idem. p. 162

³⁶ Idem. p. 156

³⁷ Idem. p. 162

³⁸ Idem. p. 165

³⁹ Idem. p. 167

Depois de várias décadas de avanços e recuos das obras, provocadas por temporais, falta de recursos financeiros, alterações dos projectos, alterações do panorama político português, ou até mesmo pela primeira Grande Guerra, o Porto Artificial de Ponta Delgada é finalmente concluído, passados 81 anos desde o início das suas obras.

A conclusão da maior obra construída na ilha até então, veio coincidir com a altura em que já se planeava a construção da avenida marginal. A 23 de Maio de 1943, a Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada intercedeu para que se iniciassem os estudos para o projecto da avenida marginal⁴⁰, continuava assim a existência de obras de grande escala na cidade. Dava-se então início, à «descaracterização e destruição de Ponta Delgada»⁴¹.

⁴⁰ DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, SA.; 2013. p. 168

⁴¹ Carlos Falcão Afonso é citado por Fátima Sequeira Dias in DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, SA.; 2013 p. 73.

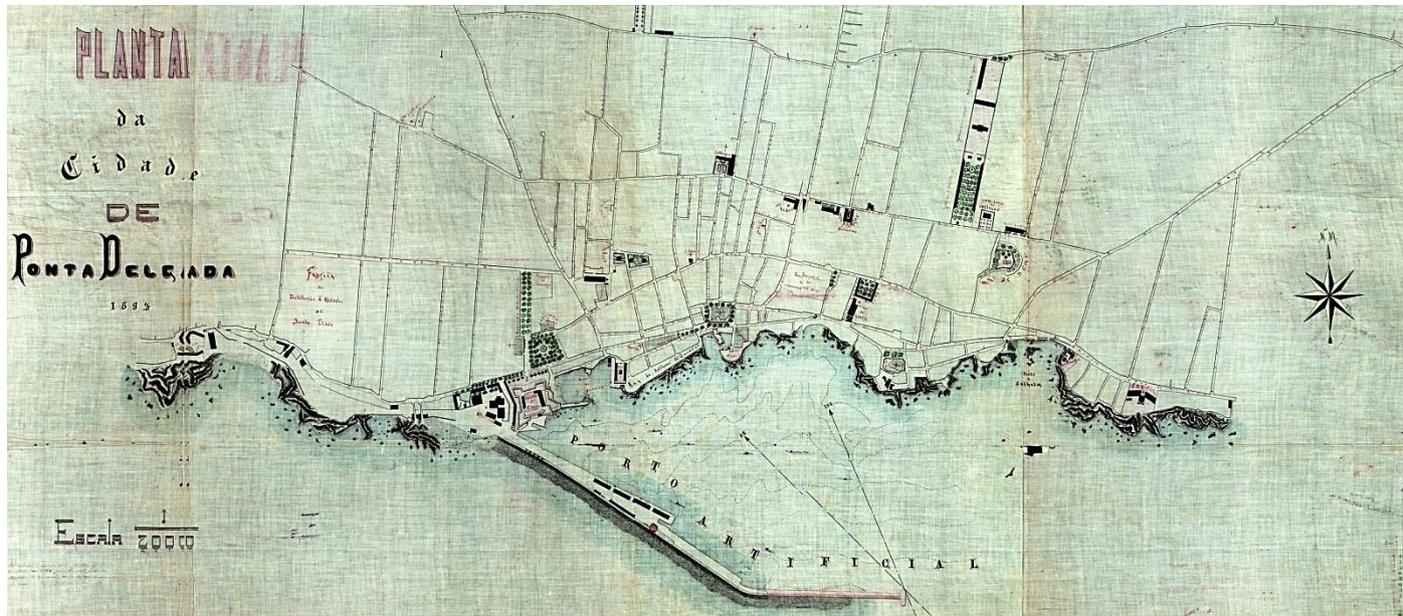


Fig. 8 – Cidade de Ponta Delgada já com uma parte do porto construída, 1893.

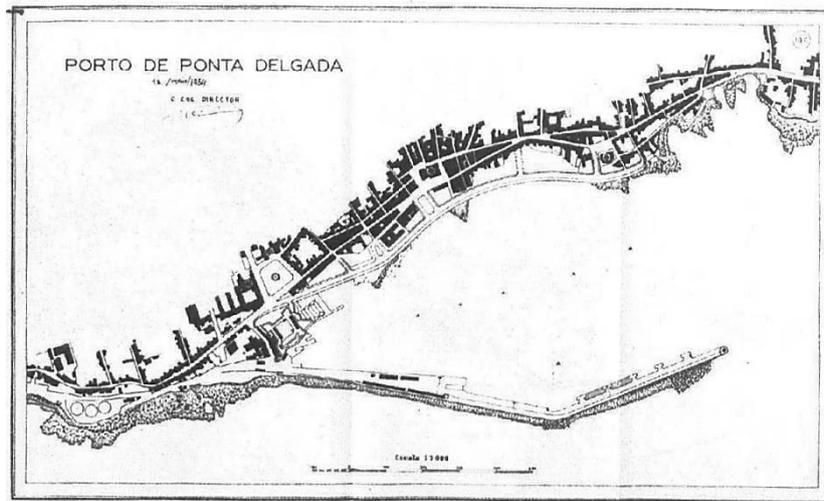
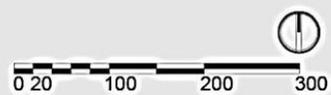


Fig. 9 – Cidade de Ponta Delgada já com a sua linha de costa alterada, 1954.





Planta 1 - 1ª proposta de Sir John Rennie, 1838







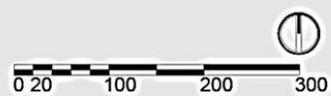
Planta 2 - Proposta de John Scott Tucker, 1853. A tracejado os quarteirões a demolir.







Planta 3 - 2ª proposta de Sir John Rennie, 1861.







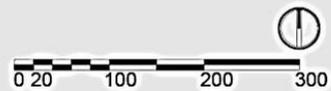
Planta 4 - Situação do Porto em 1893.

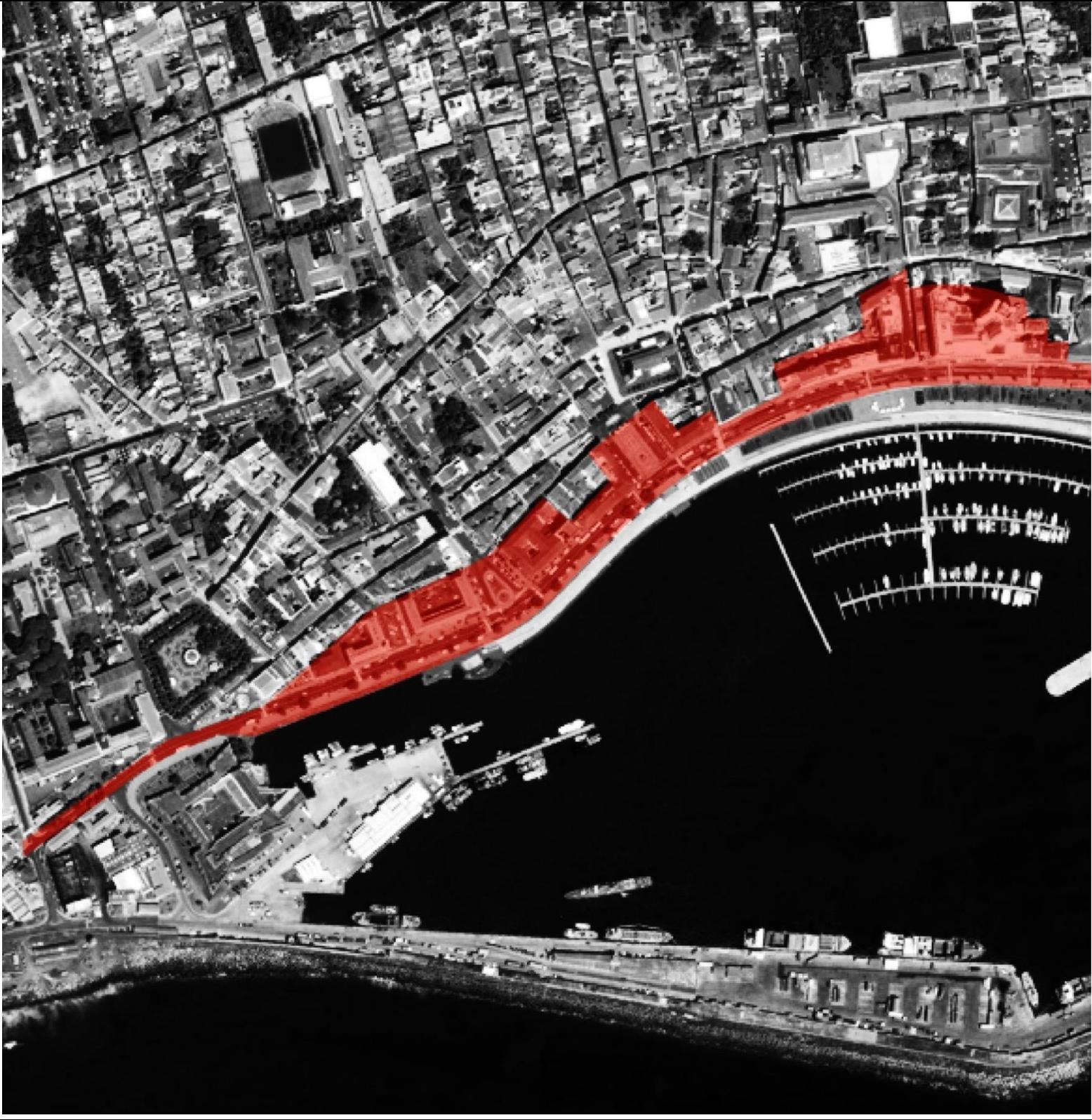






Planta 5 - Situação do Porto em 2016.







02

O Século XX



Fig. 10 – Vista aérea do centro da cidade, nos anos 40 do séc. XIX. No canto inferior direito, o Cais Novo com a antiga Casa da Alfândega. De notar, à direita, as casas da Rua dos Mercadores com as traseiras amuralhadas voltadas ao mar. No alto da fotografia o Convento de S. João e a sua extensa cerca, posteriormente demolido e construído no seu lugar o novo Teatro Micaelense. Note-se ainda as Portas da Cidade na sua localização original, na continuidade dos cais das arcadas.

02

O século XX

A frente mar de Ponta Delgada é claramente uma mistura de vários estilos arquitectónicos, resultantes de várias fases do desenvolvimento da cidade. Isto demonstra a constante vontade da cidade se manter actualizada, quer por razões políticas, quer económicas, quer sociais ou culturais.

O século XX, mais precisamente a segunda metade, foi decisivo para a transformação da cidade. Uma série de planos urbanísticos (nem sempre concretizados) surgiram para dar resposta à necessidade de expansão de Ponta Delgada, planos que idealizavam a construção de avenidas, bairros económicos, jardins, equipamentos e até mesmo zonas industriais, com o intuito de solucionar os problemas urbanos de uma cidade que tinha a necessidade de se emancipar. Estes planos iam de uma abordagem mais localizada até uma abordagem mais territorial, tendo como autores arquitectos como João de Aguiar (1945), Nereus Fernandes (1963), José Rafael Botelho (1972), Luís Cunha (1977), Soares de Sousa (1978), Gomes de Menezes (1982) e José Lamas (1989) ⁴².

Para o estudo em causa, torna-se particularmente relevante aquele que foi o primeiro plano de urbanização realizado para Ponta Delgada ⁴³ (fig.11), da autoria do Arquitecto João de Aguiar, que apesar de ter sido um antepiano que na sua maioria não foi concretizado, foi este o plano com maior impacto na alteração da frente-mar de Ponta Delgada.

A escolha de João de Aguiar como arquitecto do plano, deveu-se ao facto de este ter sido escolhido em 1942, pelo engenheiro Duarte Pacheco, o então Ministro das Obras Públicas, para a elaboração de um projecto para uma “rua litoral” na cidade de Ponta Delgada, sendo no mesmo ano

⁴² CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p.9

⁴³ Idem. p.47

convidado pelo Presidente da Câmara Municipal a elaborar o Plano Geral de Urbanização de Ponta Delgada⁴⁴, que incluía esta mesma "rua litoral".

O plano data de 1945, e previa uma sectorização funcional da cidade, com zonas destinadas ao comércio, à habitação e à indústria, prevendo também uma estrada de circunvalação a norte da cidade⁴⁵.

Do plano idealizado por João de Aguiar, interessa destacar para este estudo, as intervenções na frente litoral da cidade, até porque a maior parte das intervenções propostas que foram construídas encontram-se precisamente na frente-mar da cidade, nomeadamente a avenida marginal, o conjunto de edifícios do Estado Novo e as praças contíguas a estes.

⁴⁴ CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p.48

⁴⁵ Em: Açoriano Oriental, *Uma visão do ante-projecto do nosso futuro Plano de Urbanização*, 03 de Junho de 1944, Ponta Delgada.



Fig. 11 – Anteplano Geral de Urbanização de Ponta Delgada, João de Aguiar, 1945



Fig. 12 – Vista da frente sul da cidade de Ponta Delgada, 20 de Agosto de 1915



Fig. 13 – Vista parcial da Avenida Infante D. Henrique, 1960's.



Fig. 14 – Início dos aterros junto à antiga Alfândega, para a construção da Avenida Infante D. Henrique, 1947.

2.1 - A Avenida Infante D. Henrique e os aterros

As avenidas marginais foram uma constante no urbanismo português a partir do século XX, como por exemplo em cidades como Ponta Delgada, Lisboa, Horta ou Sines, sendo quase sempre alvo de polémicas pelo carácter descaracterizante que impuseram sobre as cidades, facto este que também se verificou no caso em estudo.

A Avenida Infante Dom Henrique, como já foi referido, foi projectada por João de Aguiar, num plano que data de 1945, tendo sido idealizada perante a necessidade de descongestionar as ruas da cidade que já se encontravam demasiado estreitas para a circulação automóvel⁴⁶ da altura, e também, como algumas vezes foi referido em alguns artigos jornalísticos, pela necessidade de embelezar a “feia”⁴⁷ beira-mar da cidade.

A primeira pedra da avenida marginal foi lançada a 28 de Maio de 1948⁴⁸, e foi inaugurada cerca de 4 anos depois a 15 de Junho de 1952⁴⁹, pelo então Ministro das Obras Públicas, o Eng.º Frederico Ulrich, e pelo Ministro da Defesa Nacional, o Tenente-coronel Santos Costa, representante do Governo Nacional⁵⁰. No entanto, apenas uma parte da avenida desenhada no plano de João de Aguiar seria concretizada, tendo sido interrompida a sua construção junto à Rua da Fonte, terminando onde se situavam as antigas piscinas de São Pedro.

⁴⁶ Em: Correio dos Açores, *Um feixe de notícias sobre melhoramentos em Ponta Delgada – Projectos e realizações*, alínea c), 08 de Maio de 1955, Ponta Delgada.

⁴⁷ Adjectivo utilizado para descrever o aspecto da costa de Ponta Delgada, em: Açoriano Oriental, *A Avenida é facto consumado*, 23 de Agosto de 1947, Ponta Delgada; e em: Açoriano Oriental, 05 de Junho de 1948, Ponta Delgada.

⁴⁸ Em: Açoriano Oriental, *O lançamento da primeira pedra da futura Avenida Marginal*, 05 de Junho de 1948, Ponta Delgada.

⁴⁹ Em: Açoriano Oriental, *A inauguração da Avenida Marginal*, 14 de Junho de 1952, Ponta Delgada.

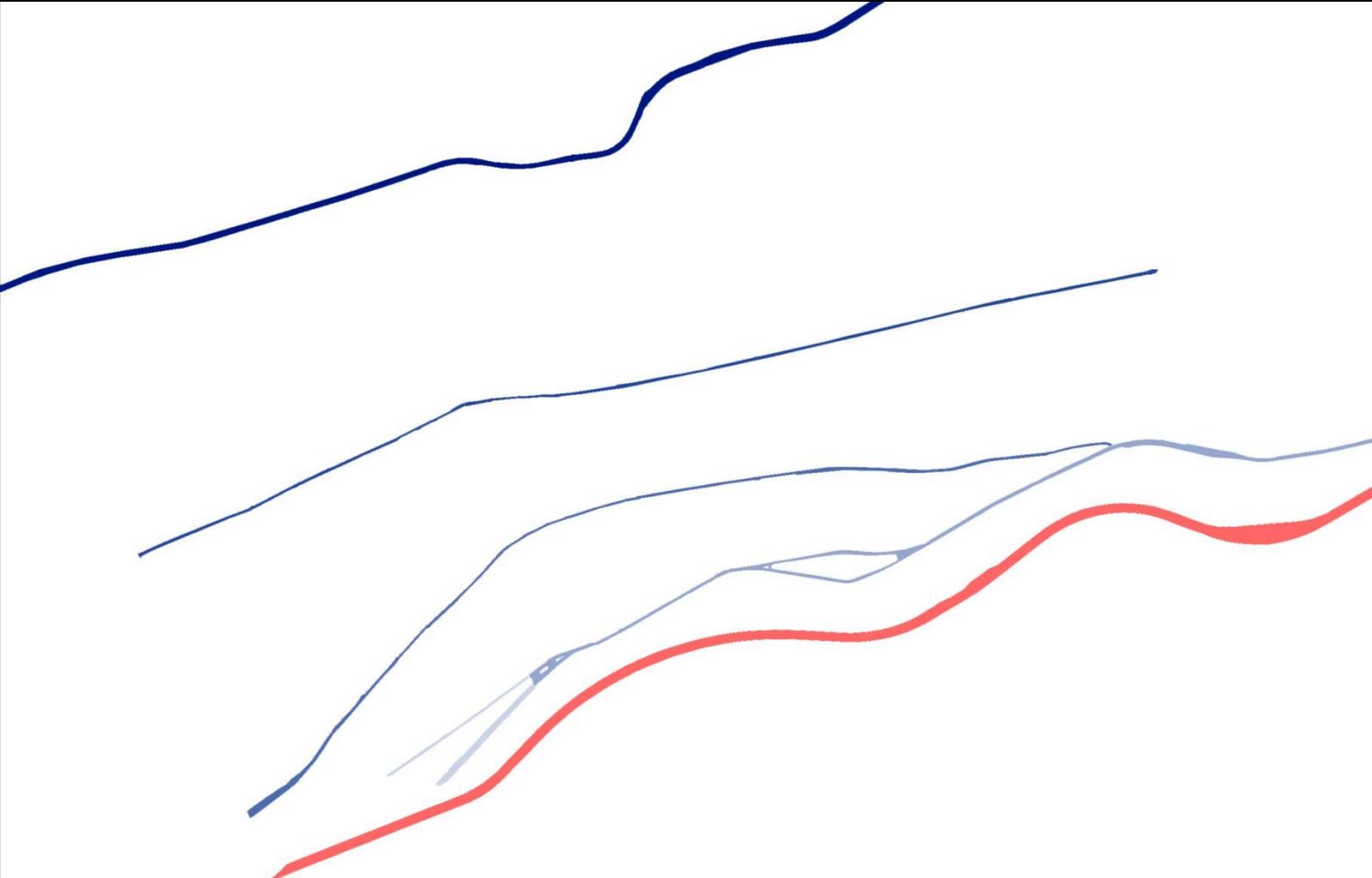
⁵⁰ Em: Açoriano Oriental, *O Governo Nacional*, 07 de Junho de 1952, Ponta Delgada.

As ruas desempenharam sempre um aspecto essencial no carácter estruturante do desenvolvimento das cidades. Em Ponta Delgada, o seu desenvolvimento urbanístico assentou sobre uma série de ruas longitudinais que se desenvolveram paralelamente à linha de costa, e a partir desta para o interior⁵¹. Os primeiros destes eixos a surgirem em Ponta Delgada correspondem à actual Rua dos Mercadores, que bifurca nas Ruas de Santa Luzia e do Açoriano Oriental, e à Rua Machado dos Santos, ao qual surgiram, ligando estes dois eixos, uma série de ruas transversais, formando uma malha reticulada composta por novos quarteirões de grande dimensão e dispostos com a sua maior dimensão perpendicularmente à linha de costa, contrariamente aos quarteirões primitivos. Posteriormente surgiram outros dois eixos sensivelmente paralelos aos anteriores, mas cada vez mais afastados à medida que se desenvolviam para o interior, formando quarteirões cada vez mais esguios e alongados. O primeiro destes dois últimos eixos, é actualmente composto pela Rua Dr. João Francisco de Sousa, Rua Dr. Aristides da Mota e Rua Margarida Chaves, sendo este o limite da cidade a norte no final de quinhentos⁵². Por fim o último destes eixos a consolidar-se na cidade é o actualmente composto pela Rua de São Joaquim, Rua José do Canto e pela Rua de São Gonçalo, surgindo ainda mais afastado dos anteriores eixos.

A avenida marginal surge assim quase como que um revivalismo dos já referidos eixos longitudinais que estruturaram o crescimento da cidade para o interior. Uma via que contorna toda a linha de costa numa atitude claramente modernista, fazendo tábua rasa de toda a frente-mar da cidade (planta 6 e 7).

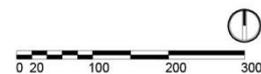
⁵¹ TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida. *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII: Portugal-Brasil*, Livros Horizonte, 1999. p. 56

⁵² Idem. p. 56.



- Rua do Açoriano Oriental a norte, e a Rua de Santa Luzia a sul
- Eixo composto, da esquerda para a direita, pela Rua dos Mercadores, Rua dos Clérigos, Rua de João Melo Abreu e pela Rua Eng.º José Cordeiro
- Eixo composto, da esquerda para a direita, pela Rua Machado dos Santos, Rua de S. João, Rua do Mercado e pela Rua do Perú
- Eixo composto, da esquerda para a direita, pela Rua Dr. João Francisco de Sousa, Rua Dr. Aristides da Mota e pela Rua Margarida Chaves
- Avenida Marginal, composta pela Avenida Infante D. Henrique e pela Avenida Dr. João Bosco Mota Amaral

Planta 6 - Eixos estruturantes do Crescimento da Cidade

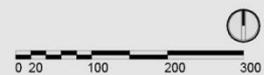






- Final do séc. XV
- Início do séc. XVI
- Meados do séc. XVI
- Final do séc. XVI
- Final do séc. XVII
- Final do séc. XIX

Planta 7 - Consolidação dos quarteirões ao longo dos tempos.



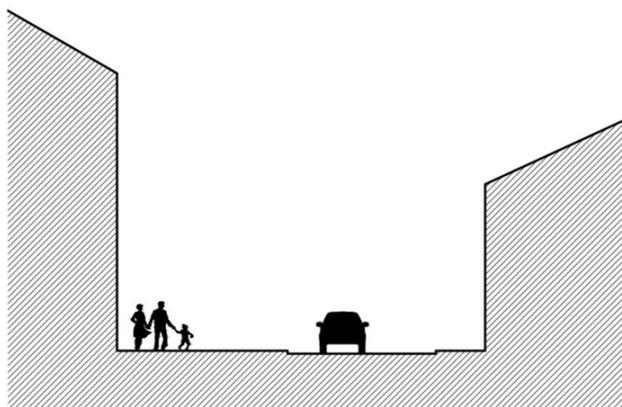


Fig. 14 – Secção transversal do Largo Visconde Bensaúde, séc. XVI.

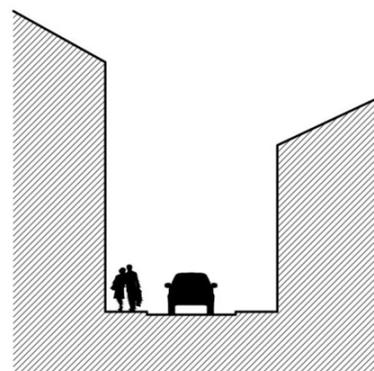


Fig. 15 – Secção transversal da Rua Machado dos Santos, início do séc. XVI.

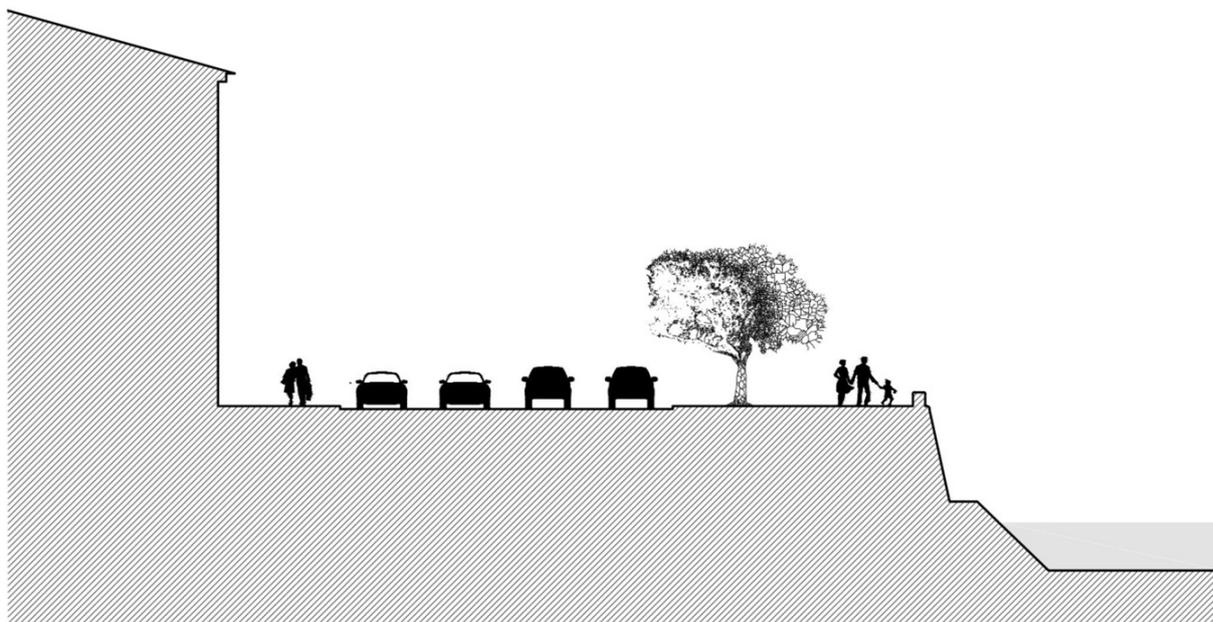


Fig. 16 – Secção transversal da Avenida Infante D. Henrique, 1950's.



A Avenida foi projectada e construída com cerca de 4 metros de altura em relação ao nível médio do mar, e com cerca de 24 metros em perfil transversal ⁵³, tendo o eixo viário cerca de 12 metros.

A rua no contexto da cidade em estudo, viria a ganhar uma nova dimensão, tanto formal como funcional, uma espécie de boulevard à escala insular. A rua deixava assim de ser algo monofuncional, deixava de ter a única funcionalidade de apenas ligar dois pontos para a circulação automóvel ou pedonal, passando a criar paralelamente a esta espaços que permitissem uma maior vivência social, um passeio público, tendo como pano de fundo o mar a Sul e a cidade, com a sua nova frente ainda por edificar, a Norte (fig. 14, 15 e 16).

A Avenida apesar de se tornar cada vez mais num espaço público de excelência na cidade, esta continuava demasiado despida, sem grandes qualidades urbanísticas para potenciar uma maior qualidade na sua vivência. Com isto surge um projecto do arquiteto-paisagista J.J. Dumond, o qual este ofereceu à Câmara Municipal de Ponta Delgada, com o objectivo de embelezar o passeio sul da Avenida, tendo sido implementado em 1968 mas com algumas alterações ao ideal de Dumond⁵⁴.

Dumond queria deixar o maior espaço possível à circulação pedonal, para que as pessoas se pudessem dispersar com maior facilidade em situações de maiores aglomerados. O arquiteto também teve como princípio evidenciar o carácter dinâmico do espaço, que se caracteriza como promenade e não como jardim particular ou público, daí o facto de não planejar grandes espaços verdes ao longo do passeio. O passeio seria composto por elementos diversificados (canteiros, arbustos de flores, árvores e bancos) e repetidos com uma considerável distância entre si, permitindo assim uma maior permeabilidade visual não só para quem circulasse no passeio, mas também para

⁵³ Em: Açoriano Oriental, *A Avenida Marginal da cidade de Ponta Delgada*, 10 de Junho de 1944, Ponta Delgada.

⁵⁴ Em: Açoriano Oriental, *Cinco anos depois... O arquitecto-paisagista J.J. Dumond volta, de novo, a confiar ao «Açoriano Oriental» as suas impressões acerca das perspectivas turísticas de São Miguel*, 02 de Novembro de 1968, Ponta Delgada. p. 1

quem circulasse de carro. Das intenções do Arquitecto Dumond apenas foram colocados os bancos e as árvores, mas mesmo estas acabaram por ser de uma espécie diferente à idealizada, tendo sido plantadas giesteiras em detrimento dos metrosíderos, que segundo o arquitecto seria a opção mais indicada, por se tratar de uma árvore de copa permanente proporcionando sombra e frescura durante todo o ano, e por se dar bem à beira-mar e em terrenos pobres como seria o caso em questão ⁵⁵.

A avenida tornava-se assim um espaço mais agradável, com mobiliário urbano que permitia uma maior permanência das pessoas, e conseqüentemente uma maior contemplação do espaço envolvente.

A Avenida vinha dar uma imagem de progresso⁵⁶, numa cidade em que o mar ganharia ideologicamente uma nova importância, modificando a relação deste com os espaços públicos, através de um sistema urbano unificado, coeso e hierarquizado ⁵⁷ (fig.17).

⁵⁵ Em: Açoriano Oriental, *Cinco anos depois... O arquitecto-paisagista J.J. Dumond volta, de novo, a confiar ao «Açoriano Oriental» as suas impressões acerca das perspectivas turísticas de São Miguel*, 02 de Novembro de 1968, Ponta Delgada. p. 3 e 4.

⁵⁶ FERNANDES, José Manuel. *História Ilustrada da Arquitectura dos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2008. p. 110.

⁵⁷ CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p.48 e 51.



Fig. 17 – Vista aérea de Ponta Delgada, com a Avenida Infante D. Henrique em destaque, 1953. Note-se no centro da imagem, um jardim resultante dos aterros realizados, onde nas décadas seguintes se construiria o conjunto residencial Dr. Rosa e o empreendimento *Sol-Mar*.



Fig. 18 – Vista interior dos arcos da galeria, com as escadas de acesso ao cais, 1908.



Fig. 19 – Vista geral do Cais das Arcadas, 1920's.



Fig. 20 – Início do aterro do Cais das Arcadas, 1947.



Fig. 21 – Os arcos do cais tapados, 2016.

Para a construção do 1º troço da avenida marginal foi necessário proceder à demolição ou descaracterização de alguns edifícios que marcavam a paisagem arquitectónica da cidade no final de oitocentos. Entre os edifícios mais relevantes que foram adulterados encontram-se:

- O antigo cais da cidade, que era composto por duas galerias paralelas arcadas, que suportavam edifícios do século XVI. Uma das galerias funcionava como uma espécie de varanda sobre o cais unindo a Rua da Alfândega ao Cais Velho, e na outra galeria encontravam-se duas escadas de acesso ao mar (fig. 18, 19 e 20). Os edifícios do século XVI ainda existem, no entanto as galerias ficaram bastante descaracterizadas em consequência dos aterros realizados para a construção da avenida. Actualmente os arcos encontram-se “marquisados” (fig. 21), tendo sido ocupados por comércio;
- A Casa da Alfândega, um edifício datado de 1518⁵⁸, que apesar de ainda existir, este teve de ser “amputado”, destruindo cerca de 1/3 do edifício, de modo a permitir a passagem da avenida marginal. O alçado sul foi assim reconstituído de modo a alinhar com os edifícios adjacentes (fig. 22 e 23);
- O Mercado do Peixe, construído em 1877. tratava-se de um edifício que se desenvolvia em dois pisos, o piso inferior tinha ligação ao cais e ao mar, e o piso superior ligava-se à cidade. Com planta rectangular, o edifício tinha na sua composição quatro pequenos torreões nos cantos, unidos a nascente e poente por uma galeria arcada, formando no centro do edifício uma praça aberta⁵⁹ (fig. 24 e 25). Do espaço onde existia o mercado, apenas permaneceu até aos nossos dias uma parte do cais onde o mercado assentava, o chamado Cais da Sardinha. O referido cais, é actualmente um espaço de lazer estando equipado com alguns quiosques de apoio.

⁵⁸ TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida. *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII: Portugal-Brasil*, Livros Horizonte, 1999. p. 74.

⁵⁹ MELLO, José de Almeida. *Ponta Delgada - Álbum de Memórias e Factos*, Letras Lavadas edições, 2016. p. 42.



Fig. 22 – Demolição do corpo Sul da Casa da Alfândega, 1950's. Note-se à esquerda os arcos do cais já aterrados

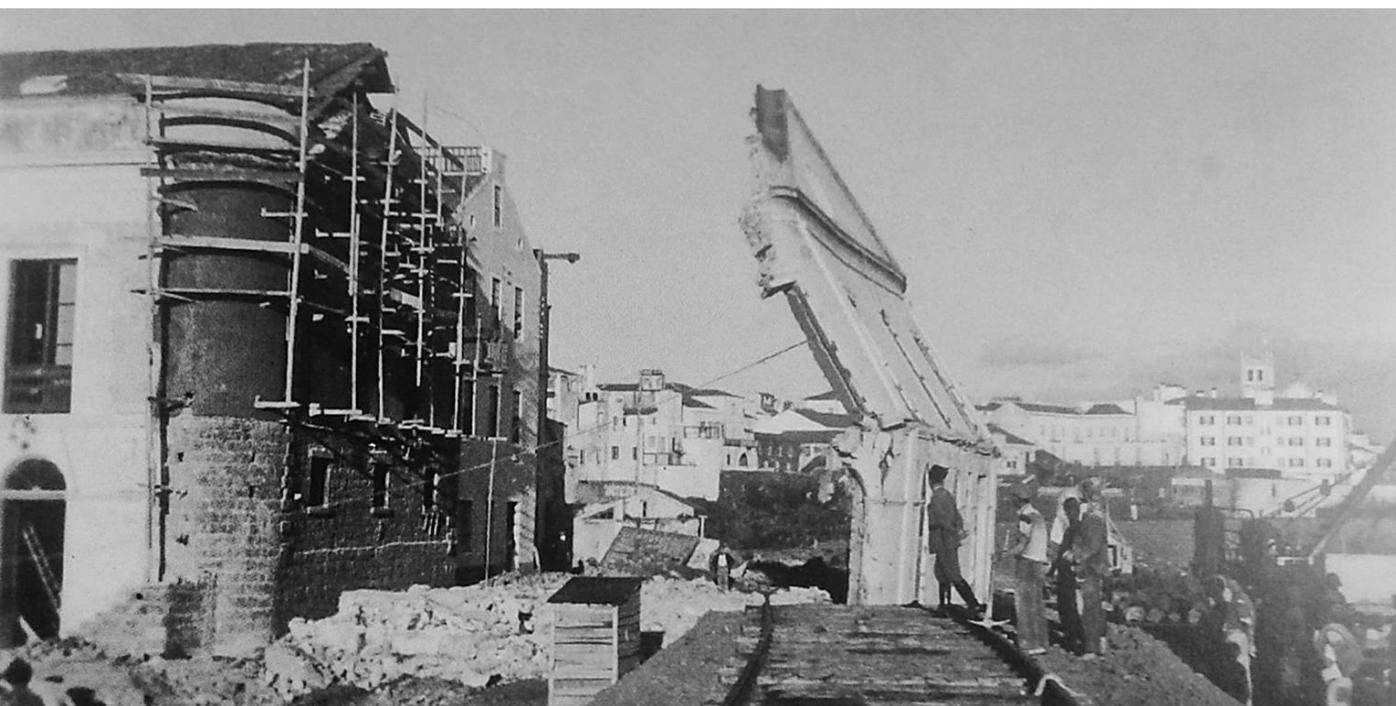


Fig. 23 – Demolição do corpo Sul da Casa da Alfândega, 1950's.



Fig. 24 – Mercado do Peixe. Pormenor da entrada a norte, finais do século XIX.

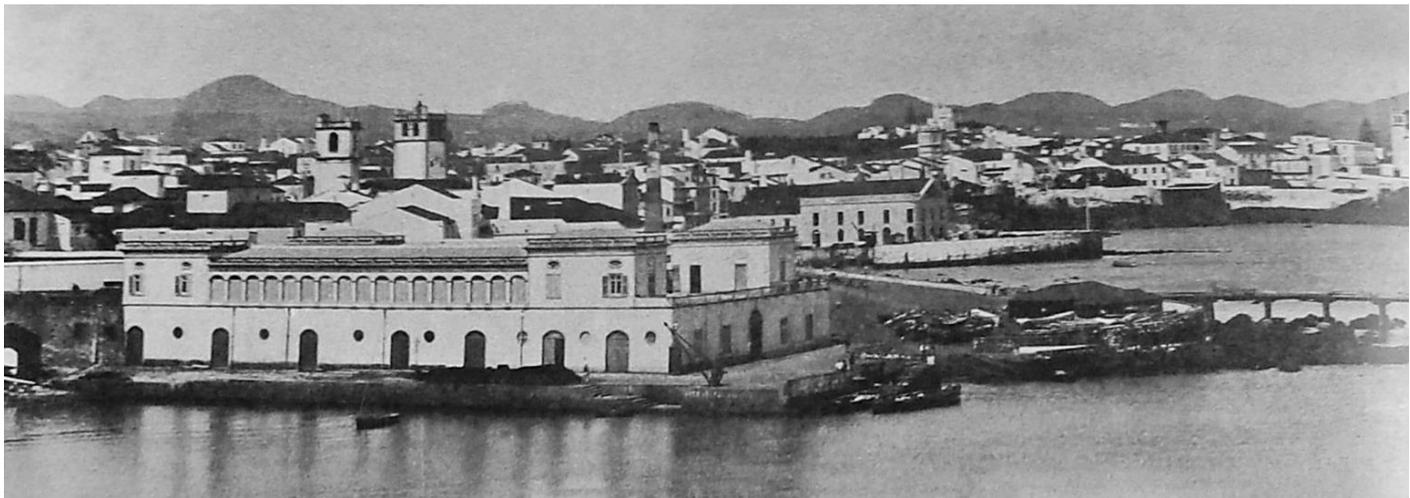


Fig. 25 – Mercado do Peixe. Vista ponte com a cidade ao fundo, finais do século XIX.

Com a construção da avenida marginal, iriam surgir uma série de espaços vazios por consolidar, resultantes dos vários aterros efectuados bem como de algumas demolições realizadas para a construção da Avenida (planta 8). A cidade deparava-se assim com uma frente que tinha sido erguida de costas para o mar, e que já não dialogava com a nova urbanização imposta pela avenida, pelo que havia a necessidade de repensar todo o seu contorno. Com isto, todos estes aterros viriam a ser posteriormente ocupados com construções. Surgiria assim graças a um novo sistema rodoviário, uma nova “frente construída “panorâmica”, que esconde a antiga silhueta cidadina”⁶⁰.

Podemos apontar então que esta foi a primeira vez que no século XX se inseriu na frente-mar de Ponta Delgada uma nova escala, a nível urbanístico, dando a conhecer à sociedade uma maneira diferente de viver a cidade e o espaço exterior, sendo este o ponto de partida para uma série de alterações que a cidade viria a sofrer nas décadas seguintes (fig. 26 e 27).

⁶⁰ FERNANDES, José Manuel. *História Ilustrada da Arquitectura dos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2008. p. 110.





Fig. 26 – Início dos aterros para a construção da Avenida Infante D. Henrique, 1949. Note-se, ao fundo, que o Palácio dos CTT já se encontrava em construção.



Fig. 27 – Avenida Infante D. Henrique recentemente construída, ainda sem o arranjo urbanístico de J.J. Dumond, 1951. O Note-se, ao fundo, o Palácio dos CTT em fase de acabamentos.



Fig. 28 – O Palácio dos CTT à esquerda a ser finalizado, visto de poente com a entrada principal ao centro, início de 1950's.



Fig. 29 – Visão geral do Palácio dos CTT, em destaque o alçado sul e nascente, 1954.

2.2 – O início da ocupação dos aterros em pleno Estado Novo

Normalmente ao visitar uma cidade, somos mais facilmente deslumbrados pelo seu centro histórico, talvez por nos ser uma realidade que nos causa uma certa nostalgia, mesmo que não tenhamos vivido em determinada época. Esta questão talvez justifique o facto de a sociedade ser altamente crítica no que diz respeito a novas intervenções nos centros históricos.

As primeiras construções realizadas nos aterros criados para a construção da Avenida Infante D. Henrique, vêm coincidir precisamente com a localização do centro histórico de Ponta Delgada, numa altura em que a estética tradicionalista da “arquitectura do Estado Novo”, ganhava cada vez mais força e presença.

A “arquitectura do Estado Novo” surgiu um pouco por todo o arquipélago, mas teve a sua maior expressão em Ponta Delgada, através de um conjunto de Obras Públicas construídas de raiz para albergar serviços e equipamentos públicos que estariam em falta na cidade, ocupando uma boa parte dos terrenos que surgiram das demolições e dos aterros resultantes da construção da avenida marginal.

2.2.1 – O Palácio dos CTT

O primeiro edifício a ser construído na frente-mar da cidade em estudo, inserido nesta estética, foi o denominado Palácio dos CTT, iniciado quando a avenida marginal ainda se encontrava em construção. O projecto do edifício em questão é da autoria do Arquitecto Adelino Nunes, também autor de uma série de outras estações dos CTT em outros locais do país, e com cálculos do Eng.º Espargueira Mendes, tendo sido iniciada a ocupação do terreno para a construção do edifício a 9 de Dezembro de 1947⁶¹, ainda antes do início da construção da avenida.

⁶¹ Em: Correio dos Açores, *O Palácio dos CTT*, 07 de Novembro de 1954, Ponta Delgada.



Fig. 30 – Alçado poente do Palácio dos CTT com a entrada principal, Julho de 2016.



Fig. 31 – Alçado sul do Palácio dos CTT de Lisboa, do Arquitecto Adelino Nunes.



Fig. 32 – Corpo nascente do Palácio dos CTT, Julho de 2016

Em 1934 foi criada a "Comissão para Elaboração do Plano Geral das Construções e Redes Telefónicas e Telegráficas", com o objectivo de ampliar e modernizar as comunicações postais, telefónicas e telegráficas, cobrindo o país com as mais recentes inovações tecnológicas da altura. É neste seguimento que o Arquitecto Adelino Nunes vem integrar a referida Comissão, sendo este o responsável dos projectos de arquitectura (fig.31), e onde vai desenvolver alguns projetos-tipo tendo como base uma planta racional, com as três principais funções dos edifícios autonomizadas, nomeadamente o atendimento ao público, os serviços técnicos e a casa do gerente ⁶².

Um artigo do jornal *Correio dos Açores* de 1954, que passo a citar, dá-nos uma visão bastante descritiva da racionalidade organizativa do edifício, bem como de alguns elementos que demonstram a modernidade e inovação com que o edifício foi ocupado:

“Entra-se na sala do público, (...) dividida em três partes - átrio, serviço de encomendas, serviços postal e telegráfico, com três cabines telefónicas. É um recinto de bonito aspecto, apresentando molduras de cantaria regional nas janelas, mármore e cromados, sendo os serviços divididos, como se usa modernamente, com portas de lagarto. Seguem-se dois pisos de encomendas postais, que dão a impressão da excessiva amplitude em cave e rés-do-chão, (...) secção que ocupa toda uma ala do edifício. Do lado da Avenida Gonçalo Velho ficam ainda no rés-do-chão os vários serviços de divisão postal, tendo ao centro a cabine do comando (...). No 1º andar, do lado norte, as diversas secretarias e o arquivo e na parte sul do mesmo piso, o serviço telegráfico e a compartimentação destinada à futura central automática (...) para exames de instrução, bem como dois refeitórios e instalações sanitárias (...). Na parte Nascente, há um cais coberto para recepção e expedição de malas, sendo ainda de salientar o tapete rolante que transporta as encomendas postais da cave para o rés-do-chão, um posto principal de comutação com mais de 50 linhas, ligando todas

⁶² MONIZ, Gonçalo Canto. *Arquitectos e Políticos. A arquitectura institucional em Portugal nos anos 30*. Consultado em: <http://br.monografias.com/trabalhos917/arquitectos-politicos-portugal/arquitectos-politicos-portugal2.shtml>

as dependências com o exterior, existindo nas escadas instalação de comandos automáticos. Com todo o conforto e seguindo inteligente política de proporcionar habitação condigna aos funcionários, (...) existem quatro moradias destinadas aos Srs. Chefe da Circunscrição de Exploração, Chefe da Circunscrição Técnica, Chefe da Circunscrição Rádio Telegráfica e Chefe da Estação”⁶³.

Podemos dividir o edifício do Palácio dos CTT em duas partes, uma delas, a de maior área, com dois pisos, uma cave e um átrio central; e a outra localizada a nascente com quatro pisos. Podemos associar essa variação de cotas do edifício com os edifícios que se encontram próximos a este. A parte com menor altura relaciona-se assim com os edifícios situados imediatamente a Norte deste, mostrando uma escala mais doméstica e mais familiar à realidade da cidade, onde também está presente a cobertura em telha (fig.30), enquanto a parte mais alta se viria a relacionar com o edifício dos Paços do Concelho igualmente localizado a norte deste, dando ao edifício uma escala de cariz mais público antevendo assim a cota aproximada que viria regrear os edifícios a surgir no seguimento deste (fig. 32).

O Palácio dos CTT viria a inaugurar no dia 7 de Novembro de 1954, sendo um dos mais significantes e maiores edifícios construídos para os CTT a nível nacional, só ultrapassado em dimensão pelos respectivos de Lisboa (fig. 31) e Porto, admitindo ainda a possibilidade de ser aumentado com a construção de novos pisos, tendo as fundações sido calculadas para eventuais ampliações necessárias⁶⁴, situação esta que não se veio a concretizar.

⁶³ Em: Correio dos Açores, *O Palácio dos CTT*, 07 de Novembro de 1954, Ponta Delgada.

⁶⁴ Idem

2.2.2 – A Praça Gonçalo Velho Cabral

Se o Palácio dos CTT foi uma obra que não provocou uma grande discussão, e de certa maneira até foi desejada por todo o avanço tecnológico que traria à cidade, viria a surgir na continuidade desta e também em consequência do Anteplano Geral de Urbanização de Ponta Delgada, de João de Aguiar, uma obra que viria provocar bastante celeuma, sendo apoiada por uns e amplamente criticada por outros. A obra a que me refiro é a Praça Gonçalo Velho, uma praça que surge do necessário reordenamento viário consequente do anteplano de João de Aguiar e da construção da avenida marginal.

Ao analisarmos o Anteplano Geral de Urbanização de Ponta Delgada, de João de Aguiar, percebemos que estariam planeadas a criação de algumas praças e a reorganização de outras ao longo da frente litoral da cidade, que fariam a ligação da avenida marginal com o interior da cidade, praças que se tornariam uma espécie de charneira entre a cidade nova, a construir nos aterros ainda por consolidar, e a cidade antiga já consolidada.

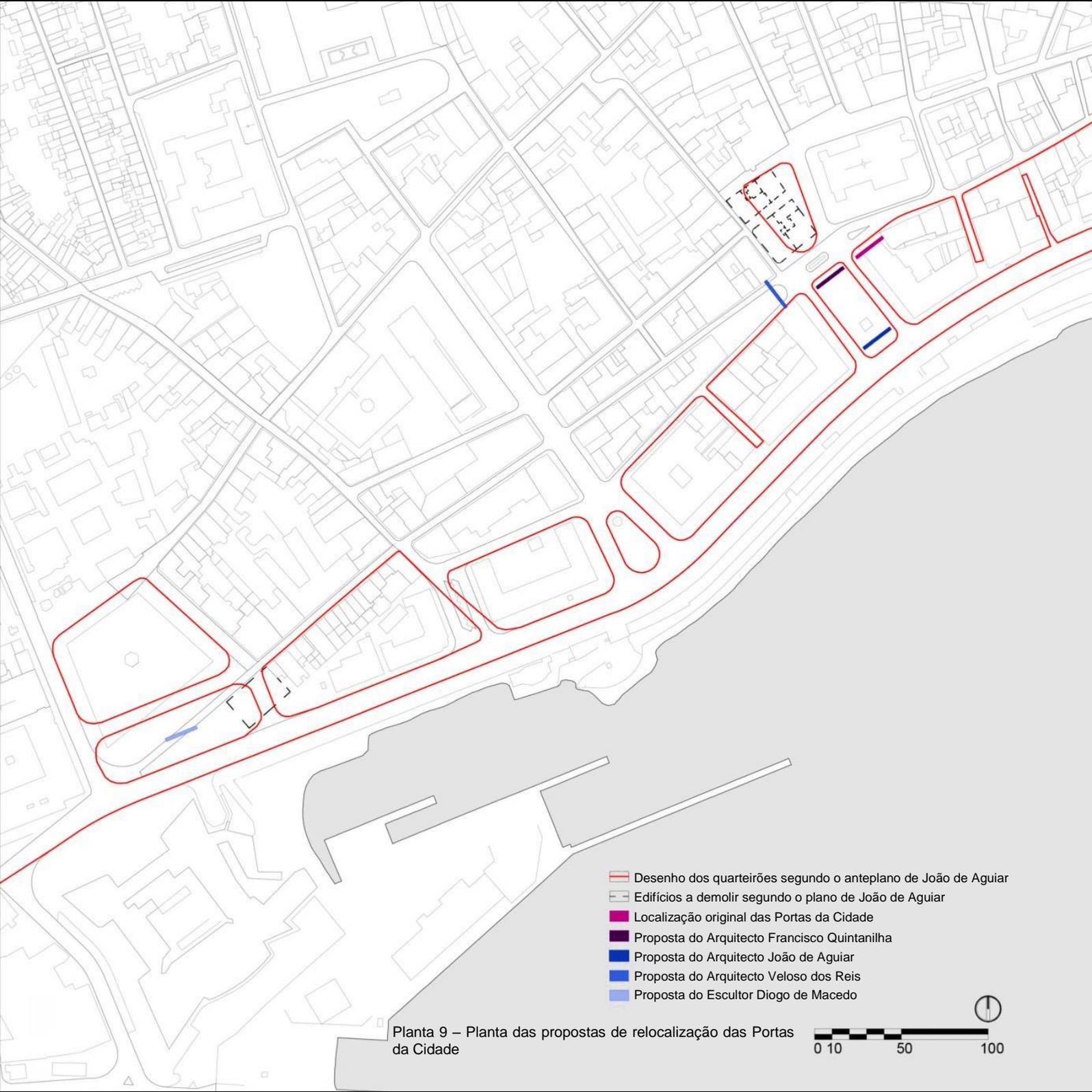
Entre as praças e largos a serem intervencionados na frente-mar, desenhadas no anteplano de João de Aguiar, temos de poente para nascente, a requalificação do Campo de São Francisco (praça 5 de Outubro), alterando ligeiramente a sua configuração e acrescentando outra praça entre este e a avenida marginal, através da demolição de alguns edifícios do quarteirão situado a nascente; temos ainda a Praça Vasco da Gama situada entre o edifício da nova Alfândega e o Palácio dos CTT; a Praça Gonçalo Velho e o aumento do Largo da Matriz através da demolição de dois quarteirões situados a poente da Igreja Matriz; a requalificação do Largo Almirante Dunn, situado a norte da igreja de São Pedro; e por fim uma pequena praça no seguimento da Rua do Negrão, unindo esta à avenida marginal. De todos estes espaços idealizados, apenas dois seguiram o desenho projectado no plano, sendo eles a praça Vasco da Gama e a Praça Gonçalo Velho.

A construção da Praça Gonçalo Velho, cujo nome advém em homenagem ao responsável pelo povoamento da ilha, e dos edifícios adjacentes, foram talvez das obras mais polémicas de todo o conjunto do Estado Novo construído na frente litoral, ao mesmo tempo que se tornaram na zona mais nobre da cidade. A obra para além da reorganização viária e da construção de novos edifícios nos limites da nova praça, integrava ainda a realocização do símbolo máximo da cidade de Ponta Delgada, as Portas da Cidade. As Portas da Cidade, uma obra de estilo barroco de 1783, tornaram-se o símbolo da cidade, não só pela sua arquitectura, mas também pela sua centralidade e principalmente pela função que desempenharam ao longo dos séculos, sendo através delas que, quem vinha do exterior, acedia à cidade. As Portas da Cidade localizavam-se imediatamente em frente ao antigo Cais Velho, e apoiavam-se a nascente ao primitivo casario da cidade.

Em consequência dos aterros resultantes da construção da avenida marginal, as Portas da Cidade perderiam assim a sua função primitiva de entrada da cidade e de limite desta com o mar, e a sua permanência no mesmo espaço não seria fiável, tendo em conta que estaria planeado para o espaço em questão a construção de um dos edifícios a limitar a nova praça, contudo não foi ponderada a sua permanente demolição devido ao carácter representativo que tinham, em alternativa foi privilegiada a solução de realociza-las noutro ponto da cidade. Com isto surgiram quatro projectos para a sua realocização, tendo como autores o Arquitecto João de Aguiar, o Arquitecto Veloso dos Reis, o Escultor Diogo de Macedo e o Arquitecto Francisco Quintanilha⁶⁵.

O antepiano mostra-nos já a intenção da criação de uma praça rectangular, localizada entre o Largo da Matriz e a nova avenida marginal, bem como a demolição de dois quarteirões a norte desta, aumentando toda a área da praça para quase o dobro, é então sobre este desenho do antepiano de João de Aguiar, que em 1952 vão surgir as várias propostas para a realocização das Portas da Cidade, sendo uma delas, como seria de esperar, do próprio autor do antepiano (planta 9).

⁶⁵ Em: Correio dos Açores, *As Portas da Cidade*, 24 de Fevereiro de 1952, Ponta Delgada.



- Desenho dos quarteirões segundo o antepiano de João de Aguiar
- Edifícios a demolir segundo o plano de João de Aguiar
- Localização original das Portas da Cidade
- Proposta do Arquitecto Francisco Quintanilha
- Proposta do Arquitecto João de Aguiar
- Proposta do Arquitecto Veloso dos Reis
- Proposta do Escultor Diogo de Macedo

Planta 9 – Planta das propostas de realocação das Portas da Cidade





Fig. 33 – Parte sul da Praça Gonçalo Velho. Contexto da proposta de João de Aguiar para a relocação das Portas da Cidade, 1977.

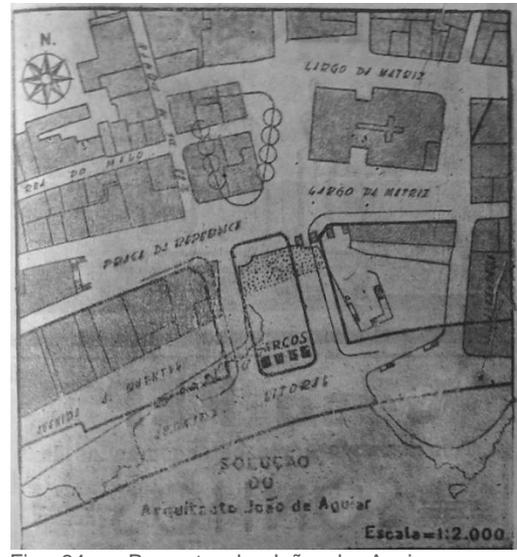


Fig. 34 – Proposta de João de Aguiar para a relocação das Portas da Cidade, 1952.



Fig. 35 – Vista da Praça do Município. Contexto da proposta de Veloso dos Reis para a relocação das Portas da Cidade, 2013.

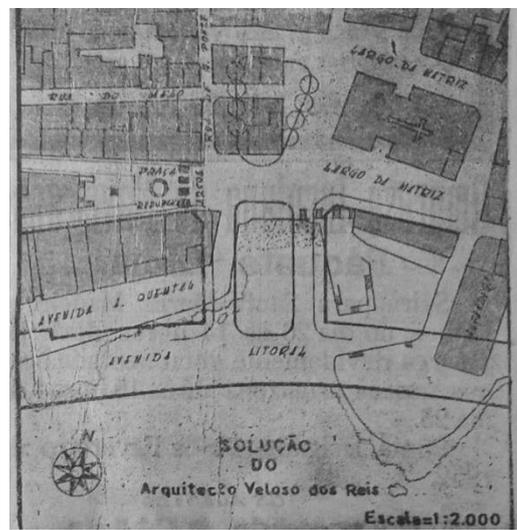


Fig. 36 – Proposta de Veloso dos Reis para a relocação das Portas da Cidade, 1952.

O Arquitecto João de Aguiar, proponha a transladação das Portas da Cidade para o extremo sul da nova praça, alinhando-os desta maneira com os alçados suis dos novos edifícios a construir em redor desta⁶⁶. Esta proposta apesar de parecer eficaz e respeitadora dos alinhamentos do novo conjunto a erguer, iriam formar uma praça fechada sem grandes relações visuais com o exterior desta, e a confirmar-se a demolição dos edifícios a poente do Largo da Matriz, formar-se-ia assim uma grande praça fechada de proporções desequilibradas tendo em conta a escala do centro histórico de Ponta Delgada. Com esta proposta as Portas da Cidade também perderiam um pouco o seu carácter monumental de quem as observaria do lado sul, uma vez que ao serem colocadas na linha de frente que compõe a avenida marginal formariam um alçado de leitura quase contínua com os novos edifícios a construir, sendo facilmente preteridas pelos restantes edifícios (fig. 33 e 34).

A proposta do Arquitecto Veloso dos Reis, sugeria a realocização das Portas da Cidade para o limite nascente da actual Praça da Município, seguindo o alinhamento das casas da Rua Manuel da Ponte. As Portas da Cidade funcionariam assim como uma espécie de entrada para a praça que tinha como pano de fundo o edifício dos Paços do Concelho. Mas como um artigo do Correio dos Açores de 1952 afirma, “A composição não deixava porém de ser um artifício artístico baseado numa inútil mentira histórica. Não marcando o limite de coisa nenhuma, a sua presença ali não indicaria nem o sítio das cerimónias passadas nem o local propício a cerimónias futuras”⁶⁷ (fig. 35 e 36).

A proposta do Escultor Diogo de Macedo é, de entre todas, talvez a mais radical. O escultor propõe uma localização completamente diferente das anteriores, num contexto também ele diferente. Desta feita, a proposta seria desenhada num troço do antepiano de João de Aguiar que redesenhava a Praça 5 de Outubro, e a sua ligação com a avenida marginal. Seria então entre a Praça 5 de Outubro e a avenida marginal, que surgiria uma nova praça, resultante da demolição de algumas casas situadas no limite sul da Praça 5 de Outubro. Esta nova praça seria o palco da nova

⁶⁶ Em: Correio dos Açores, *As Portas da Cidade*, 24 de Fevereiro de 1952, Ponta Delgada.

⁶⁷ Idem.

localização das Portas da Cidade. Esta nova localização, poderia fortalecer a natureza monumental das Portas da Cidade devido ao carácter de isolamento que teriam, mas numa praça ladeada pelo Convento da Esperança, pela Igreja de São José, pelo Hospital da Santa Casa da Misericórdia, pelo solar do 2º Visconde das Laranjeiras e pelo Forte de São Brás, as Portas da Cidade ficariam situadas num contexto que nada lhes acrescentaria nem vice-versa, fazendo das Portas da Cidade uma “intrusa presença”⁶⁸ (fig. 37 e 38)

A última proposta é da autoria do Arquitecto Francisco Quintanilha, o então arquitecto da Câmara Municipal. Este propõe a solução mais simples e menos intrusiva de todas. O contexto da nova localização das Portas da Cidade seria o mesmo que o da localização original, seguindo o mesmo alinhamento. As Portas da Cidade seriam trasladadas ligeiramente para poente, descolando-se assim do casario onde se apoiavam, ficando centradas no limite norte da nova praça. Esta proposta, de entre as quatro, é sem dúvida a que mais respeita a memória do referido monumento, tendo em conta a sua localização original, mantendo o seu carácter limitador entre a cidade antiga e a cidade conquistada ao mar⁶⁹. E se tivermos em conta a eventual demolição dos quarteirões que dariam origem ao surgimento de uma nova praça a poente da Igreja Matriz, as Portas da Cidade tornar-se-iam num elemento organizador do espaço, ao separar espacialmente as duas praças, dando-lhes uma proporção mais controlada, situação que não se verificava nas propostas anteriores, no entanto tais demolições não foram realizadas. Estava assim desenhada a proposta que viria a ser concretizada (fig. 39 e 40).

⁶⁸ Em: Correio dos Açores, *As Portas da Cidade*, 24 de Fevereiro de 1952, Ponta Delgada

⁶⁹ Idem.

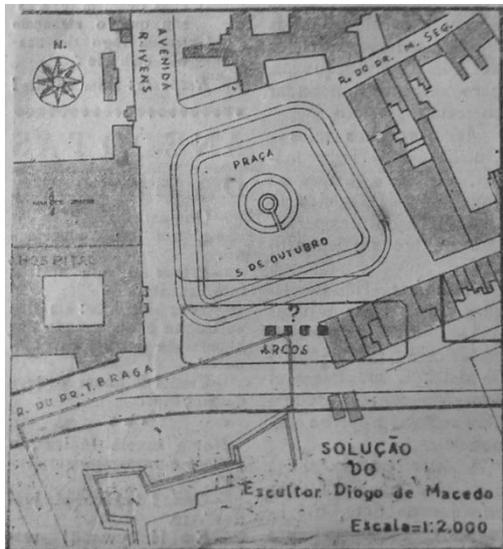


Fig. 37 –Proposta de Diogo de Macedo para a relocação das Portas da Cidade, 1952.



Fig. 38 – Campo de S. Francisco. Contexto da proposta de Diogo de Macedo para a relocação das Portas da Cidade, 2013.

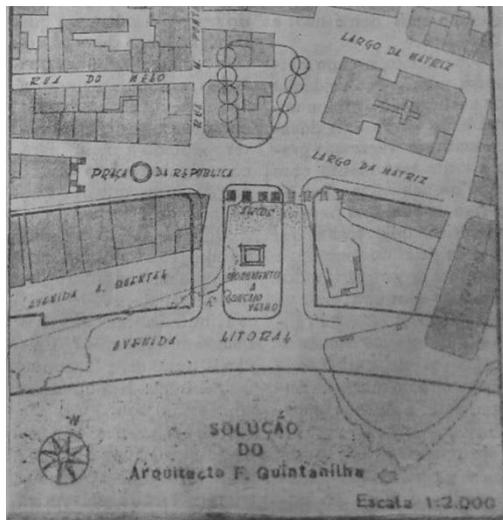


Fig. 39 – Proposta de Francisco Quintanilha para a relocação das Portas da Cidade, 1952.



Fig. 40 – Praça Gonçalo Velho. Contexto da proposta concretizada de Francisco Quintanilha para a relocação das Portas da Cidade, 1960's.



Fig. 41 – Largo da Matriz, com as Portas da Cidade na sua localização original. 1920's.





Fig. 42 – Demolição controlada das Portas da Cidade, para serem posteriormente realocizadas, 1954.



Fig. 43 – Largo da Matriz, com a construção de um edifício de Francisco Quintanilha, onde se situavam as Portas da Cidade, Julho de 2016.

A proposta do Arquitecto Francisco Quintanilha, foi então a proposta realizada, formando uma praça aberta a sul, a olhar o mar, e com as Portas da Cidade como seu limite a Norte. Esta praça viria ainda a ser coroada a Sul com uma estátua em homenagem ao navegador português Gonçalo Velho Cabral, sendo esta inaugurada a 21 de Outubro de 1956 ⁷⁰.

No entanto a marca do Arquitecto Francisco Quintanilha no centro da cidade, não se ficaria apenas pelo reposicionamento das Portas da Cidade. Este viria a ser também o arquitecto responsável pelo projecto dos edifícios que viriam a limitar a Praça Gonçalo Velho (fig.44), escondendo o casario quinhentista e seiscentista que limitava a cidade a Sul.

A proposta do Arquitecto Quintanilha viria apoiar-se numa série de directrizes descritas no “Regulamento Especial das Construções na Rua Marginal de Ponta Delgada” da autoria do Arquitecto João de Aguiar, aprovado pela Câmara Municipal, tendo entrado em vigor a 7 de Junho de 1952 ⁷¹.

Entre as várias condicionantes enumeradas no referido regulamento, encontram-se “a altura precisa dos edifícios (11metros), o número de pisos (três), a cobertura de telha com beirado à vista, a obrigatoriedade de arcadas no primeiro piso, em comunicação directa com o passeio, arcos com a altura mínima de 4 metros e a largura de 3 (...)”⁷², e “os materiais a utilizar deveriam incluir recursos locais, especificamente a pedra negra de basalto na guarnição dos vãos, socos, cimalthas e elementos decorativos, à semelhança da generalidade dos imóveis setecentistas da cidade”⁷³.

⁷⁰ Em: Açoriano Oriental, *Gonçalo Velho*, 20 de Outubro de 1956, Ponta Delgada

⁷¹ Jorge A. Paulus Bruno in CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 32

⁷² Em: Açoriano Oriental, *Peço a Palavra... A "questão" da Praça Pombalina e do mais que se há-de ler... I*, 19 de Dezembro de 1953, Ponta Delgada

⁷³ Jorge A. Paulus Bruno in CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 32

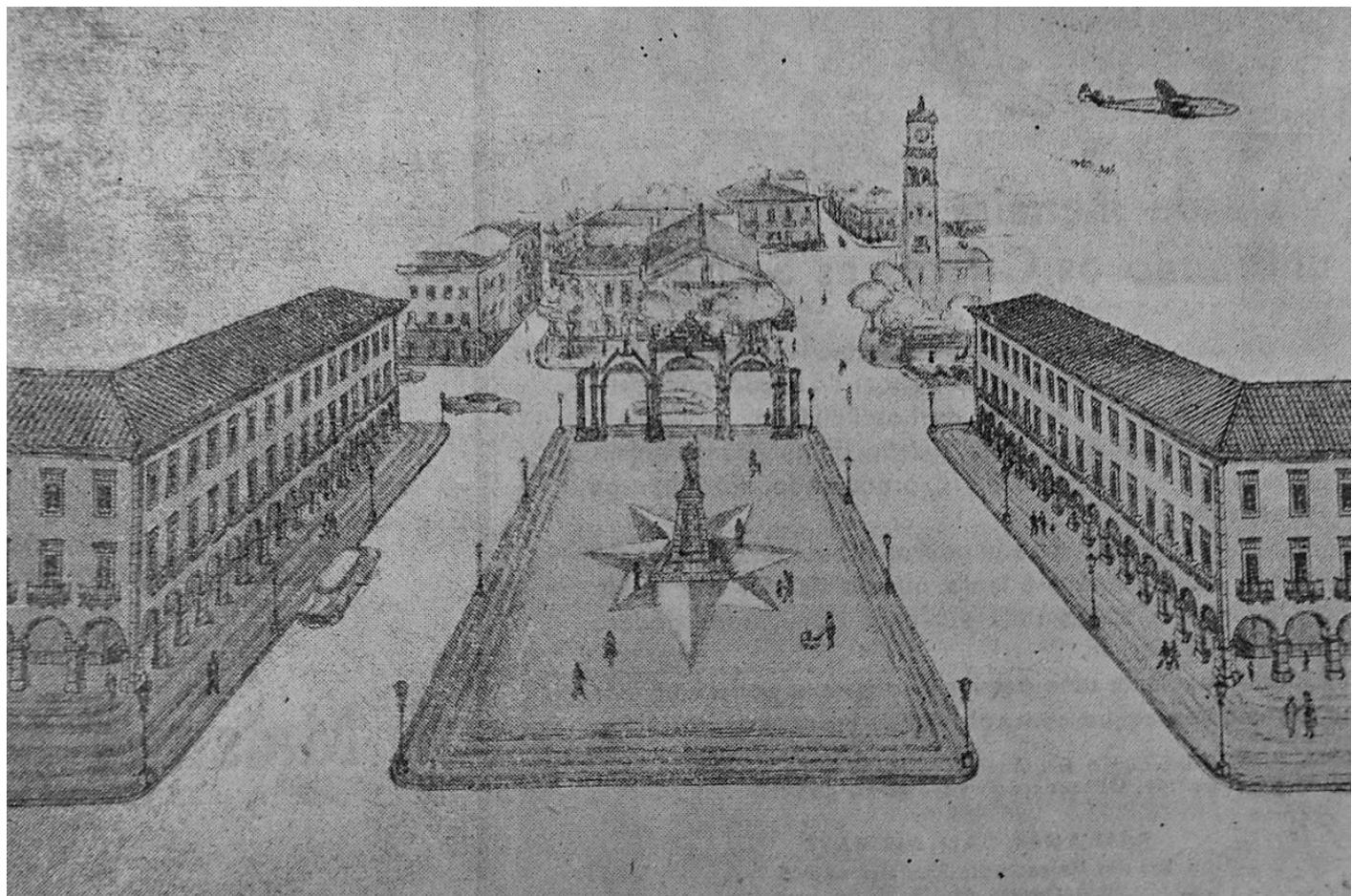


Fig. 44 – Apontamento perspéctico de Manuel de Oliveira, representativo da proposta do Arquitecto Francisco Quintanilha. Novembro de 1953

É ao sabor destas características, que por si só já eram bastante limitativas e indicativas de um estilo tradicionalista, que o Arquitecto Quintanilha viria a traçar os alçados-tipo do que seriam os futuros edifícios, a erguer em redor da nova praça. Assim os tais edifícios viriam a ser construídos com os respectivos três pisos, sendo o rés-do-chão composto por arcadas e funcionando como uma extensão do passeio público, sendo o limite superior dos vãos recuados terminados igualmente em arco; o 1º piso seria composto por vãos avarandados, encenando a existência de um andar nobre; e o 2º piso composto por janelas mais simples.

Estes novos edifícios teriam uma implantação em L, tendo a sua menor parte a contornar a Praça Gonçalo Velho, e a maior parte a contornar a avenida marginal (fig.45). Esta viria a ser uma implantação demasiado crua e intrusiva, tendo em conta os assentamentos do casario pré-existente, ao qual os edifícios do Arquitecto Quintanilha se apoiariam a norte. Este tipo de implantação ao colar-se, como já foi referido, a edifícios pré-existentes a norte, viria criar uma abertura nos limites poente e nascente, dos respectivos quarteirões a nascente e poente da Praça Gonçalo Velho. Destas aberturas seriam consequência o surgimento de becos, uma espécie de cicatriz no conjunto construído, onde é possível vislumbrar nos dias de hoje o casario que em tempos compunha a frente da cidade, e que actualmente se encontram descaracterizados ou abandonados. Destes becos é possível também observar os alçados tardoz dos novos edifícios, onde é clara a falta de harmonia na composição dos alçados, sendo notória a discrepância entre estes e os alçados principais desenhados por Quintanilha (fig.46). Esta desarmonia entre alçados, reforça a ideia de uma arquitectura de fachada, cuja intenção era somente o embelezamento aparente da cidade.



Fig. 45 – Vista aérea de Ponta Delgada, com a Praça Gonçalo Velho em destaque, 2010's.



Fig. 46 – Vista do interior da Travessa do Aterro, Julho de 2016. Note-se à esquerda as traseiras do edifício de Francisco Quintanilha situado a poente da Praça Gonçalo Velho. Ao fundo vê-se o alçado nascente do Palácio dos CTT, e à direita os edifícios quinhentistas, sendo que o que está em 1º plano foi descaracterizado aquando da sua reabilitação.

Os alçados que se encontram de frente para a praça são iguais e simétricos, possuindo cada um na sua extensão 14 faixas de vãos, enquanto os alçados fronteiros à avenida marginal teriam, por simetria, 18 faixas de vãos cada um. No entanto esta simetria na composição sul entre os dois edifícios, não se viria a concretizar. No lado da direita dos edifícios a erguer a nascente da nova praça, situava-se o edifício da Alfândega (actual PSP), que já tinha sido parcialmente demolido para possibilitar a construção da avenida marginal. Por este motivo a construção integral do conjunto dos novos edifícios arcados, não seria realizada, ficando assim o edifício poente com as planeadas 18 faixas de vãos a sul, e o edifício nascente com apenas 12 (fig. 49 e 50). O facto de o plano não ter sido construído na totalidade também é visível no alçado nascente do edifício em causa, onde é visível a falta de acabamentos como o uso da pedra basáltica, a ausência do arco do passeio público a rematar o extremo do edifício, bem como a discordância no desenho e composição dos vãos quando confrontados com o alçado respectivo do edifício finalizado (fig. 47 e 48).

Os novos edifícios viriam a ser a casa das Filiais dos Bancos Nacional Ultramarino, Espírito Santo e Comercial de Lisboa⁷⁴, tendo chegado a ser também a casa da sede da P.I.D.E. em Ponta Delgada⁷⁵.

O novo conjunto arquitectónico da Praça Gonçalo Velho, desenhado segundo o gosto neopombalino, foi imediatamente associado como uma réplica do Terreiro do Paço, suscitando o confronto de uma série de opiniões de quem defendia a estética revivalista de Francisco Quintanilha e de quem, por sua vez, a recusava por não respeitar os valores arquitectónicos da época.

⁷⁴ Em: Correio dos Açores, *Um "Terreiro do Paço" em Ponta Delgada*, 29 de Novembro de 1953, Ponta Delgada

⁷⁵ Em: Açoriano Oriental, *A nova sede da P.I.D.E. inaugurada nesta cidade*, 16 de Novembro de 1957, Ponta Delgada



Fig. 47 – Alçado terminado da lateral do edifício poente da Praça Gonçalo Velho, Julho de 2016.



Fig. 48 – Alçado inacabado da lateral do edifício nascente da Praça Gonçalo Velho, Julho de 2016.

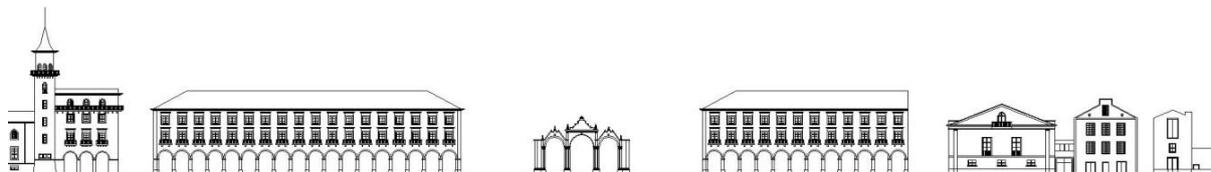


Fig. 49 – Alçado sul da situação actual da Praça Gonçalo Velho Cabral e dos edifícios envolventes.

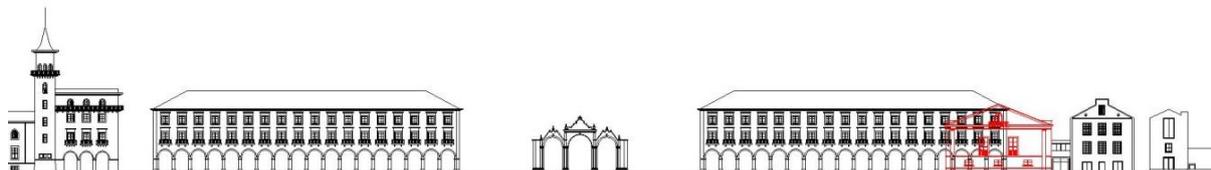


Fig. 50 – Alçado sul da Praça Gonçalo Velho Cabral e dos edifícios envolventes, com a hipotética construção integral dos edifícios de Francisco Quintanilha. Representado a vermelho encontra-se o edifício da antiga Alfândega, actual PSP.

Esta obra teve como principal opositor o arquitecto açoriano João Correia Rebelo. Arquitecto com vasta obra espalhada pelo território português, com principal incidência na ilha de São Miguel. Autor de obras como o Colégio de São Francisco Xavier (1955-1958), o Seminário-Colégio de Santo Cristo (1958-1961), o conjunto residencial Dr. Rosa (1957-1961), de várias moradias privadas na ilha de São Miguel e da estalagem da Serreta (1960-1963), na ilha Terceira⁷⁶, João Correia Rebelo viria a tornar-se assim num dos mais significantes arquitectos modernos dos Açores.

Com o objectivo de expor a sua posição e suscitar o debate em relação ao conjunto arquitectónico construído, Correia Rebelo lança em 1953 um manifesto intitulado “Manifesto á cidade de Ponta Delgada dos arquitectos e estudantes de arquitectura micaelenses”, manifesto que surge um mês depois, como consequência de um artigo por este publicado a 10 de Agosto de 1953 no jornal *Correio das ilhas*, intitulado “Arquitectura ou Mascarada”⁷⁷.

Na capa deste manifesto, que apesar de parca em informação é também bastante objectiva no que pretende manifestar, surge um alarmante “não!” repetido várias vezes em torno do alçado-tipo de Quintanilha, que por sua vez aparece riscado por uma grande cruz encarnada⁷⁸. O manifesto fez-se ilustrar por uma série de fotografias de construções de vários tempos e estilos, desde o séc. V a.C., com o Templo de Tesco em Atenas na Grécia, até ao séc. XX com um moderno edifício comercial em Kiel na Alemanha. A enquadrar estas imagens surge a frase “Em todos os tempos a arquitectura foi expressão da vida, dos ideais, dos recursos e das possibilidades técnicas peculiares a cada época. Os dias de hoje conhecem já a sua linguagem arquitectónica específica. O que a distingue e a diferencia das expressões do passado, procede a própria vida. É um contra-senso

⁷⁶ CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 126 a 131. Note-se que as datas referenciadas são indicativas das datas de realização dos projectos.

⁷⁷ Tostões, Ana in CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 22

⁷⁸ Idem.

acorrentar a arquitectura de hoje às formas de um mundo devoluto e morto”⁷⁹. O manifesto apresenta ainda alguns exemplos de arquitectura moderna inserida num contexto histórico, como são os casos do Hotel de Niemeyer em Ouro Preto no Brasil, a nova Catedral de Coventry na Inglaterra, o novo Banco de Nuremberg na Alemanha e a nova Gare de Roma em Itália⁸⁰.

Como imagem mais marcante e mais representativa deste manifesto surge ainda uma montagem, que já tinha sido publicada no nº3 do Correio das Ilhas em Agosto de 1953, onde Correia Rebelo confronta um alçado do Terreiro do Paço de 1775, com um alçado da Praça Gonçalo Velho de 1953, sobrepondo sobre estes, imagens representativas de cada época, confrontando por sua vez as caravelas com um avião, um coche com um automóvel, e figuras vestidas com o vestuário relativo a cada época⁸¹ (fig.52). Estava assim representada a arquitectura, como sendo a única área a não respeitar os valores característicos da sua época.

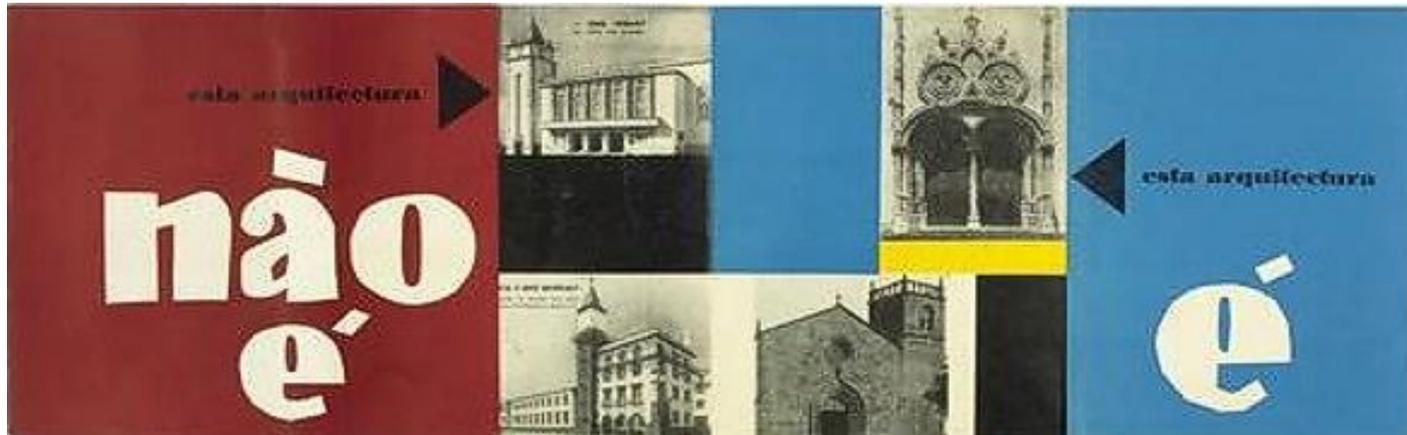


Fig. 51 – Parte do manifesto *Senhor Ministro*, 1956.

⁷⁹ Rebelo, João Correia in *Manifesto à cidade de Ponta Delgada dos arquitectos e estudantes de arquitectura micaelense*, 1953.

⁸⁰ Tostões, Ana in CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 23

⁸¹ Jorge A. Paulus Bruno in CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 34

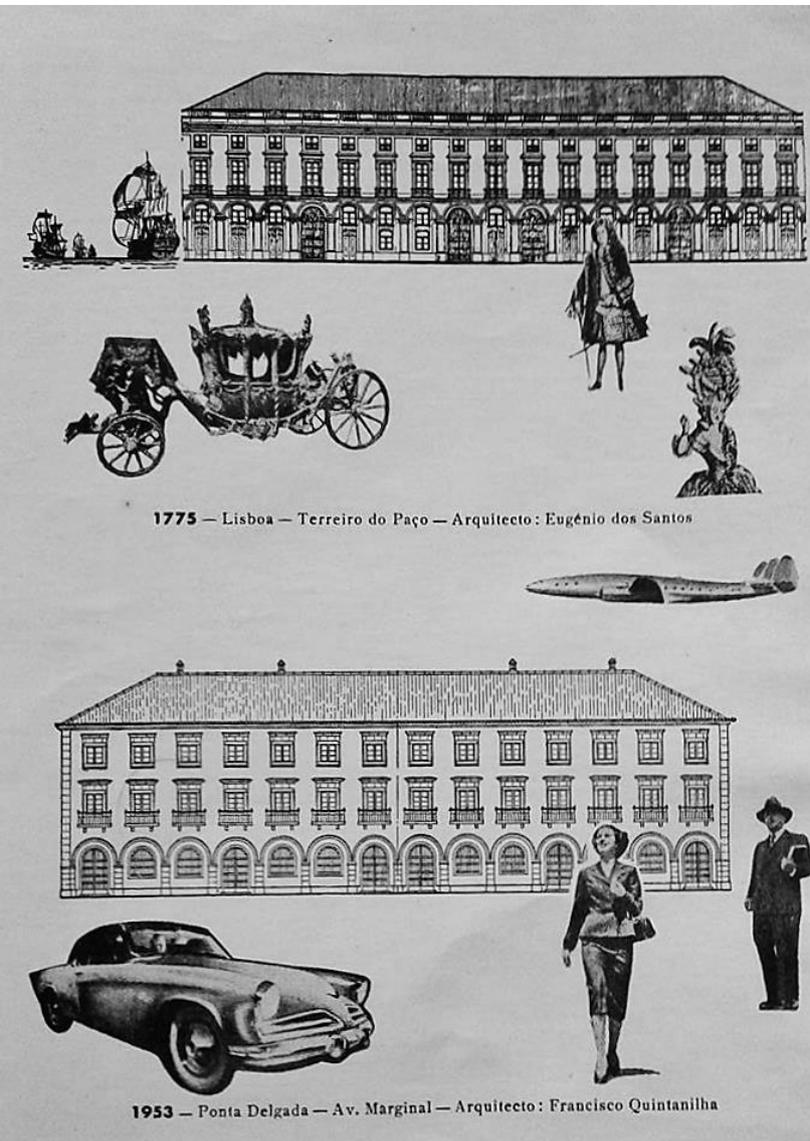


Fig. 52 - Ilustração presente no *Manifesto á cidade de Ponta Delgada dos arquitectos e estudantes de arquitectura micalenses*, 1953.

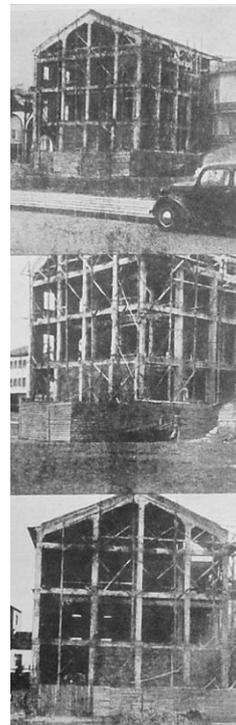


Fig. 53 - Sistema construtivo dos edifícios da Praça Gonçalo Velho, 1956.

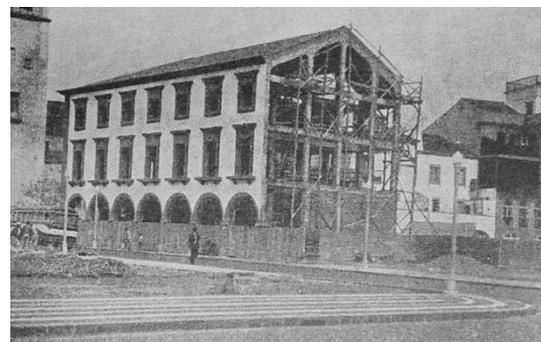


Fig. 54 - Edifícios da Praça Gonçalo Velho em construção, 1956.

Apesar de toda a polémica e debate presente nos vários jornais regionais da época, que o manifesto provocou, a construção dos novos edifícios desenhados por Francisco Quintanilha avançaria em 1956. Altura em que João Correia Rebelo lança um novo manifesto, desta vez intitulado “Senhor ministro”⁸². Neste manifesto Correia Rebelo não se iria cingir apenas à arquitectura da Praça Gonçalo Velho, como já tinha feito no manifesto anterior. Desta vez o foco do arquitecto seria, de um modo geral, a “arquitECTURA do Estado Novo”. Neste manifesto o arquitecto confrontaria respectivamente sobre os títulos de “esta arquitectura é” e “esta arquitectura não é”, exemplos de arquitectura açoriana com valor histórico e arquitectura açoriana ao gosto do Estado Novo (fig.51), esta última adjectivada pelas palavras “mediocridade, indigência, cupidez e falso regionalismo”. Na capa e contracapa sob o título, anteriormente referido, de “esta arquitectura é” surgem ainda uma série de imagens representativas de um estilo de vida moderno, com automóveis, edifícios e mobiliário doméstico.

A única alusão, neste manifesto, aos edifícios da Praça Gonçalo Velho, é feita através de três fotos da estrutura em betão armado de um dos edifícios ainda em construção, que poderia ser indicativo de um edifício de aparente modernidade, que seguia as tendências construtivas da sua época, no entanto ao virar da página são-nos apresentadas duas imagens onde é visível a estética tradicionalista dos referidos edifícios⁸³ (fig.53 e 54).

Apesar de toda a discussão que envolveu as construções relativas ao Estado Novo, a cidade de Ponta Delgada iria continuar a erguer edifícios públicos segundo a mesma estética. A Praça Gonçalo Velho e os edifícios arcados que a contorna, marcariam o limite nascente do conjunto de edifícios na frente-mar de Ponta Delgada projectados ao gosto da chamada “ArquitECTURA do Estado Novo”.

⁸² Tostões, Ana in CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 23

⁸³ Tostões, Ana in CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 24



Fig. 55 – Capitania do Porto de Ponta Delgada, 2016.

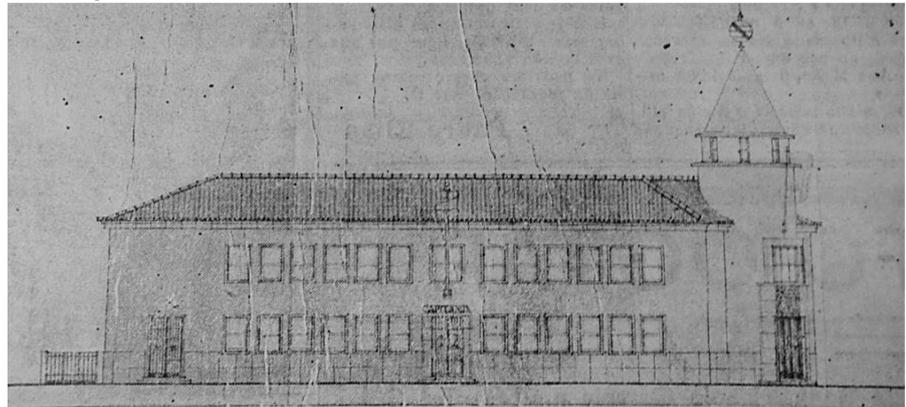


Fig. 56 – Comando da Defesa Marítima dos Açores e Capitania de Ponta Delgada. Projecto inicial de João de Aguiar, 1953.

2.2.3 – A conclusão do conjunto arquitectónico do Estado Novo

À Praça Gonçalo Velho e ao Palácio dos CTT, juntar-se-iam ainda a poente, a Praça Vasco da Gama, o novo edifício da Alfândega, o edifício do Comando da Defesa Marítima dos Açores e Capitania de Ponta Delgada e o edifício das finanças.

O primeiro destes edifícios a ser construído foi o edifício destinado ao Comando da Defesa Marítima dos Açores e Capitania de Ponta Delgada, um projecto que data de 1953⁸⁴ e que viria ser construído nos anos seguintes. O projecto de autoria de João de Aguiar (o mesmo autor do antepiano de urbanização de Ponta Delgada, de 1945) estaria inicialmente projectado com apenas dois pisos⁸⁵ (fig.56), mas o projecto seria posteriormente alterado, dotando o edifício com mais um piso, destinado a residências do Comandante de Defesa Marítima e Capitão do porto⁸⁶. O edifício erguia-se assim até aos 3 pisos numa implantação em L, onde surgiria na união dos dois braços um volume cilíndrico que se elevava por sua vez aos 5 pisos, reforçando o carácter monumental do edifício. Seria ainda neste volume cilíndrico que se situaria a entrada principal do edifício, coroada por um baixo-relevo do brasão de armas de Portugal, em pedra de cor clara a contrastar com a pedra escura basáltica que emolduraria os restantes vãos do edifício (fig.55).

Em 1957, as atenções voltavam-se novamente para uma praça, desta feita seria a Praça Vasco da Gama, situada a poente do Palácio dos CTT. No subsolo desta praça viriam a ser construídas instalações sanitárias públicas (ainda existentes), e a adornar a parte sul da praça seria erguido um tanque em alvenaria que serviria de base a um velho fontenário (outrora existente no Relvão), uma obra de fundição oferecida no século XIX pela empresa belga fornecedora da primeira

⁸⁴ Em: Correio dos Açores, *Projecto do edifício destinado ao Comando da Defesa Marítima do Arquipélago e Capitania do Porto de Ponta Delgada*, 06 de Dezembro de 1953, Ponta Delgada.

⁸⁵ Idem.

⁸⁶ Em: Correio dos Açores, *Um feixe de notícias sobre melhoramentos em Ponta Delgada – Projectos e realizações*, 08 de Maio de 1955, Ponta Delgada.

rede de abastecimentos de água a Ponta Delgada⁸⁷ (fig.57). A Praça Vasco da Gama viria assim a enquadrar o já construído Palácio dos CTT e aquele que seria o próximo edifício a ser construído, o novo edifício da Alfândega, estando as entradas principais destes dois edifícios de frente para a referida praça (fig.58).

O edifício da nova Alfândega seria construído na zona onde existia o desaparecido mercado do peixe, seguindo um projecto da autoria do Arquitecto Lucínio Cruz⁸⁸. O novo edifício da Alfândega era na altura “considerado um dos mais imponentes e com melhores condições do País”⁸⁹. O edifício seguia uma implantação em “U”, e elevava-se a uma altura de 3 pisos, como os seus antecessores, no entanto este seria o único de todo o conjunto onde o beirado não ficaria aparente (fig.59), um pouco à semelhança da parte mais alta do Palácio dos CTT.

A enfatizar a monumentalidade do edifício, surge a entrada principal que é feita através de uma escadaria que remata um dos cantos do edifício, no encontro da ala sul com a ala nascente. Por sua vez, esta escadaria serve de base a um pórtico composto por algumas colunas que se estendem pelos 3 pisos, todo este espaço é ainda revestido integralmente a basalto, conferindo ao edifício um aspecto austero. No interior do pórtico é também visível a presença de dois baixos-relevos representativos do Escudo Português, colocados nas laterais, em material igual ao baixo-relevo presente no edifício da Capitania.

⁸⁷ Em: Açoriano Oriental, *Um artístico fontenário vai enriquecer uma das pracetas da Avenida Gonçalo Velho*, 08 de Junho de 1957, Ponta Delgada.

⁸⁸ Em: Açoriano Oriental, *A visita do Ministro das Obras Públicas a S. Miguel*, 10 de Julho de 1965, Ponta Delgada.

⁸⁹ Idem.



Fig. 57 – Praça Vasco da Gama, 1960's. Note-se no canto inferior esquerdo as entradas para as instalações sanitárias públicas, e mais acima o Palácio Dos CTT.



Fig. 58 – Praça Vasco da Gama, Julho de 2016. À esquerda da fotografia encontra-se o edifício da nova Alfândega, e à direita o Palácio dos CTT. Note-se ao centro da imagem, localizado atrás da Alfândega, o “Edifício Navio”, projecto de 1982/83 do Arquitecto Luiz Cunha.



Fig. 59 – Edifício da nova Alfândega, com o pórtico de entrada em destaque, Julho de 2016



Fig. 60 – Largo Dr. Manuel Carreiro, Julho de 2016.



Fig. 61 – Edifício das Finanças, Julho de 2016.

Um artigo, que passo a citar, publicado aquando da sua inauguração descreve-nos bem a sua organização interior:

“Um vasto e elegante vestíbulo dá acesso às modelares instalações dos despachantes oficiais, bem como às do pessoal do tráfego e do quadro marítimo, havendo ainda a registar casas-de-banho, refeitórios e cozinha, dormitórios e arrecadações tudo feito com bom gosto e comodidade. No segundo piso foram montados o gabinete da direcção, serviços de despacho, fiscalização, tesouraria, contabilidade, tribunal aduaneiro, compartimentos espaçosos e mobilados com as exigências dos serviços. O terceiro piso foi preenchido com o arquivo geral, museu de classificação e ensaio, e comissão administrativa. Por sua vez a companhia nº2 da Guarda Fiscal possui idênticos pisos, que ficam situados do lado poente, assim como as residências particulares do director da Alfândega e do comité daquela corporação.”⁹⁰

O novo edifício da Alfândega viria a ser inaugurado em Julho de 1965⁹¹, tornando-se num dos edifícios mais imponentes de todo o conjunto. No entanto ao contrário do que tinha acontecido com a Praça Gonçalo Velho e com a Praça Vasco da Gama, desta vez entre o edifício da Alfândega e a Capitania surgiria um espaço obsoleto (o Largo Dr. Manuel Carreiro, fig. 60), que com o tempo viria a ser ocupado por estacionamento. O facto de este Largo não apresentar uma organização mais cuidada, poderá dever-se ao facto deste não aparecer desenhado no antepiano de João de Aguiar.

Colocando fim às construções referentes à “Arquitectura do Estado Novo”, presentes na frente-mar da cidade, surge o denominado “Palácio das Finanças”. Mais discreto do que as construções anteriores, este seria um edifício com aspirações visivelmente modernizadoras, mas que procuraria na arquitectura do conjunto onde se inseria, referências que possibilitassem uma leitura de

⁹⁰ Em: Açoriano Oriental, *A visita do Ministro das Obras Públicas a S. Miguel*, 10 de Julho de 1965, Ponta Delgada.

⁹¹ Idem.

continuidade. O edifício sobe aos três pisos (chegou a estar previsto o acrescento de mais 2 pisos ao projecto inicial, mas tal facto não se realizou⁹²), alinhando a sua cêrcea com a do edifício vizinho, o edifício do Comando da Defesa Marítima dos Açores e Capitania de Ponta Delgada. Este edifício possuiria vãos mais largos (do que os edifícios anteriores), todos eles marcados por uma pequena pala a cerca de 2/3 da sua altura. O telhado, à semelhança dos outros edifícios, seria erguido com beirado à vista, e o emprego da pedra basáltica cingia-se ao revestimento do piso referente à cave, à moldura da entrada principal, à cimalha, e ao peitoril dos restantes vãos (fig.61).

Este edifício seria construído tardiamente, em meados da década de 70, numa altura em que a frente litoral da cidade já teria testemunhado a construção de alguns edifícios de expressão moderna.

Podemos apontar assim que a “arquitetura do Estado Novo”, seria então responsável pela inserção de duas novas escalas na frente litoral da cidade. A primeira destas escalas seria a nível arquitectónico, associada à arquitetura “regional-monumental”⁹³, monumentalidade esta, potenciada pela repetição dos vãos; pelos elementos verticais (como o volume cilíndrico da Capitania, o pórtico da Alfândega e a torre telhada dos CTT; fig. 62, 63 e 64) e também por se tratar de edifícios-quarteirão ou de edifícios com mais de uma frente. A segunda escala seria a um nível mais urbano, através das praças, que apesar de não serem necessariamente uma novidade na cidade, estas teriam sido construídas como meio de representação oficial tendo como principal objectivo o enquadramento dos edifícios circundantes, não privilegiando a permanência da sociedade nestes espaços, ao contrário, por exemplo, do que já acontecia no Campo de São Francisco ou no Largo da Matriz.

⁹² Em: Correio dos Açores, *As “Finanças” e o Contribuinte*, 20 de Dezembro de 1973, Ponta Delgada.

⁹³ Expressão usada por José Manuel Fernandes in FERNANDES, José Manuel. *História Ilustrada da Arquitectura dos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2008. p. 115.

A cidade passava assim a ter uma espécie de cenário, montado permanentemente como meio de enaltecimento de uma época e de um regime, que via na arquitectura um meio da sua representação e autoridade. Um conjunto de edifícios que ganhava ainda mais força por se tratar de edifícios contíguos, transmitindo uma ideia de união e progresso, e que serviria de metáfora aos valores representativos do Estado Novo.

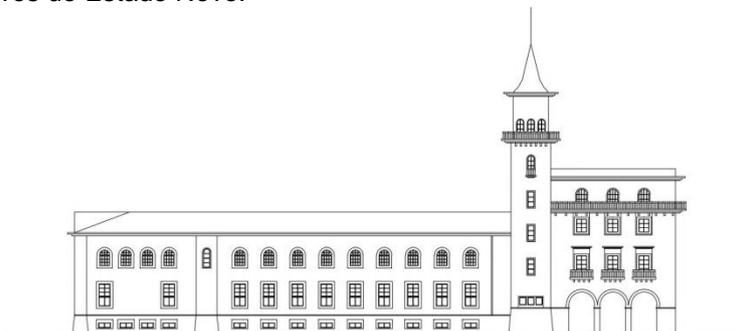


Fig. 62 – Alçado sul do Palácio dos CTT.



Fig. 63 – Alçado sul do edifício da nova Alfândega.

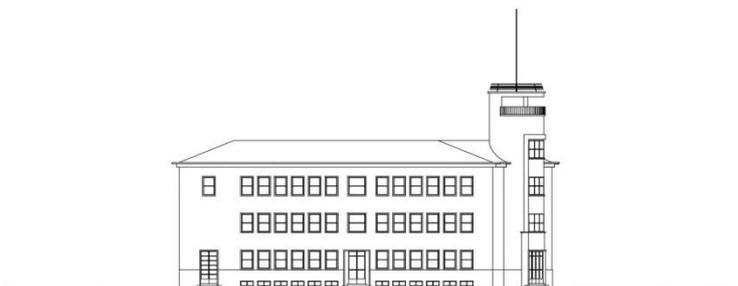


Fig. 64 – Alçado sul do edifício da Capitania.



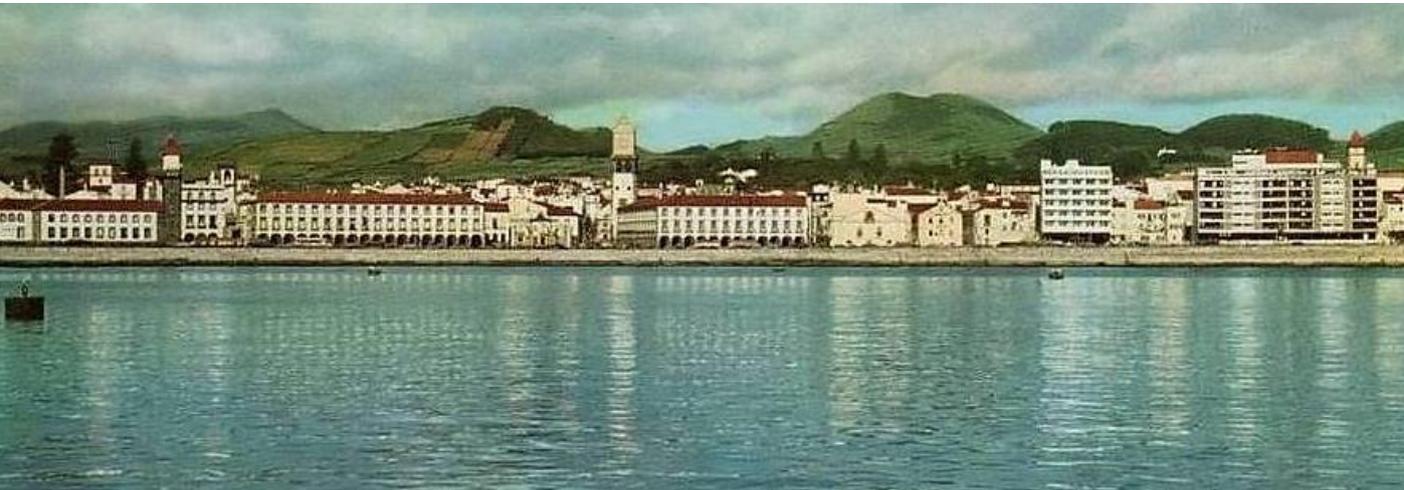


Fig. 65 – Frente-mar da cidade em 1966. Note-se à esquerda da imagem o Palácio dos CTT, seguindo-se os edifícios da Praça Gonçalo Velho. Mais à direita, o Hotel do Infante e os edifícios do conjunto residencial Dr. Rosa.

2.3 – O Movimento Moderno

«Afigura-se que não é de aconselhar um tipo único de arquitectura que conduziria a uma monotonia condenável, mas antes, o conjunto arquitectónico parcial, previamente estudado que poderá levar à imposição de elementos de composição existentes ou projectados.

Tais directivas não são imutáveis e poderão ser alienadas para atender iniciativas de expressão superior, como mais números de pisos, elementos verticais, torres e outros elementos arquitecturais, e que permitirá a construção de uma silhueta movimentada, mais de acordo com o acidentado da cidade e da paisagem» de modo a obter «conjuntos parciais limitados por ruas e nos

quarteirões mais extensos, de larguras não inferiores a 200 metros, devendo a transição ser convenientemente estudada, constituindo também eixos de conjuntos»⁹⁴

João de Aguiar era, desta maneira, citado por Manuel Ferreira num artigo de 1953 do *Açoriano Oriental*, na altura em que se debatia a arquitectura da Praça Gonçalo Velho. Manuel Ferreira cita-o, de modo a justificar que “(...) na vasta extensão da Avenida, poderão alinhar e competir (na sua maior ou menor monumentalidade e variedade condicionada) edifícios de mais de um tipo e estilo, em que poderão dar largas ao seu real talento todos os artistas que queiram e saibam patentear provas do mesmo(...)”⁹⁵, sem terem necessariamente de surgir nos terrenos envolventes à referida praça.

E é nas palavras de João de Aguiar e de Manuel Ferreira, que se espelhava o pronúncio do que futuramente seria a cidade (fig.65).

2.3.1 – Quarteirão do conjunto residencial Dr. Silveira Rosa

Os novos edifícios, que seriam construídos no aterro a sul das traseiras das casas da Rua dos Mercadores, seriam regrados por um “Estudo Parcial” da autoria do Arquitecto Manuel Norberto Correia. Este estudo definia a cércea em 6 pisos para o respectivo quarteirão, sendo o rés-do-chão e o último piso recuados em relação aos restantes, e definia ainda que os edifícios deveriam transparecer o carácter moderno da construção em betão armado ⁹⁶.

⁹⁴ Em: *Açoriano Oriental, Peça a Palavra... A "questão" da Praça Pombalina e do mais que se há-de ler... II*, 26 de Dezembro de 1953, Ponta Delgada

⁹⁵ Idem.

⁹⁶ CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 108



Fig. 66 – Avenida Infante D. Henrique, com o Hotel do Infante já construído, e a sobressair na silhueta da cidade, 1962.

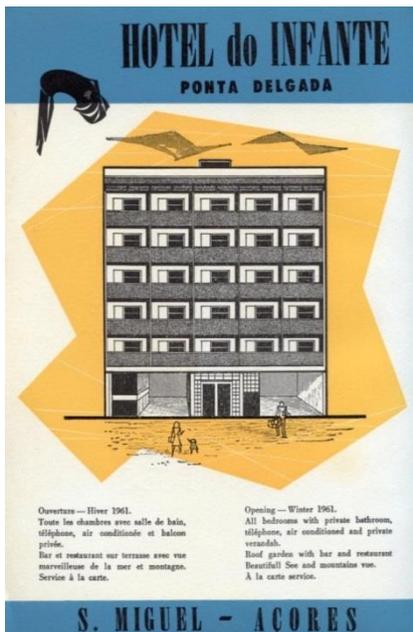


Fig. 67 – Cartaz publicitário da abertura do Hotel do Infante, 1961.



Fig. 68 – Hotel do Infante em 1965.



Fig. 69 – Hotel do Infante já reabilitado para edifício de escritórios, Julho de 2016.

O primeiro edifício moderno a ser construído na frente-mar da cidade, fazia parte deste quarteirão e seria o Hotel do Infante, no entanto este hotel elevar-se-ia aos 7 pisos contrariamente ao que estaria previsto no estudo de Norberto Correia. O rés-do-chão e o último piso seriam recuados como previsto, sendo que no último seriam instalados o restaurante e o bar do Hotel, bem como um jardim no terraço. Os pisos intermédios estariam destinados aos quartos, todos eles dotados com varandas individuais.⁹⁷ Os pisos recuados alinhar-se-iam com os edifícios já construídos a poente (sendo o rés-do-chão mais elevado do que os restantes pisos), fazendo com que os 5 pisos intermédios se destacassem em relação a estes, avançando por sua vez sobre o passeio.

Para além da quantidade de pisos, dos pisos recuados e da “estética” modernista, este edifício viria anunciar como seriam os restantes edifícios que formariam com este, uma parte do novo alçado da frente litoral da cidade. O hotel viria a ser inaugurado no Inverno de 1961⁹⁸, e surgiria isolado, com um aspecto meio alienígena, sem qualquer contexto (fig.66), mas que ganharia maior enquadramento depois de construídos os edifícios, que surgiriam contíguos a este.

O hotel veio posteriormente a ser reutilizado para a instalação de escritórios, sofrendo algumas obras que alteraram a sua composição de alçado. O edifício seria revestido com pedra basáltica no alçado sul (conferindo-lhe um aspecto mais escuro e pesado), e as paredes que dividiam as varandas dos quartos, foram demolidas, resultando numa única varanda contínua por piso, transmitindo uma leitura mais horizontal ao edifício (fig. 68 e 69).

A par da construção do Hotel do Infante, já se projectava o conjunto residencial Dr. Rosa. Projecto de autoria do Arquitecto João Correia Rebelo, o já referido autor dos manifestos à arquitectura do “Estado Novo”, que via agora a oportunidade de, em plena avenida marginal poder

⁹⁷ Informação presente num cartaz publicitário da abertura do hotel, em língua francesa e inglesa.

⁹⁸ Idem.

ver erguer edifícios que seguiam os valores arquitectónicos que defendia. O projecto data de 1957-1961, e a obra de 1960/61-1963⁹⁹.

A obra teve como cliente o médico Dr. António Silveira da Rosa, que curiosamente tinha dado a sua breve opinião em relação à arquitectura dos edifícios da Praça Gonçalo Velho, num artigo do *Correio dos Açores*, que por sua vez compilou várias opiniões de personalidades micaelenses. Neste artigo o Dr. Silveira da Rosa afirmava, “eu sou de andar para diante, não valendo a pena ir buscar o Marquês de Pombal”¹⁰⁰. Esta tomada de opinião era já indicadora de alguém que aceitava os novos valores da arquitectura moderna, facto pelo qual poderá ter decidido escolher o Arquitecto Correia Rebelo para o projecto dos futuros edifícios.

A proposta final de João Correia Rebelo, apresentava já um conjunto de dois edifícios simétricos, que totalizavam 50 metros de frente¹⁰¹. Cada um destes edifícios possuía dois fogos por piso, que por sua vez também seriam simétricos entre si (fig.70). A organização de cada fogo era feita de maneira bastante racional, com base nas várias funções da habitação. À entrada de cada fogo, existia um vestíbulo fechado, onde confluíam as três entradas às várias zonas da casa, zona mais privada, correspondente aos dormitórios e instalações sanitárias; zona de serviço correspondente à cozinha; e a zona mais social, correspondente à sala de estar e de jantar. A organização da habitação possibilitava ainda a passagem entre as várias zonas, sem se ter que necessariamente passar pelo vestíbulo. A organização funcional do espaço e a versatilidade e possibilidade de mais do

⁹⁹ CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 126

¹⁰⁰ Em: *Correio dos Açores*, *A Arquitectura da Praceta nas Portas da Cidade*, 17 de Janeiro de 1954, Ponta Delgada.

¹⁰¹ CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 109

que um percurso possibilitou com que, alguns apartamentos tivessem sido ocupados por escritórios desde o início¹⁰².

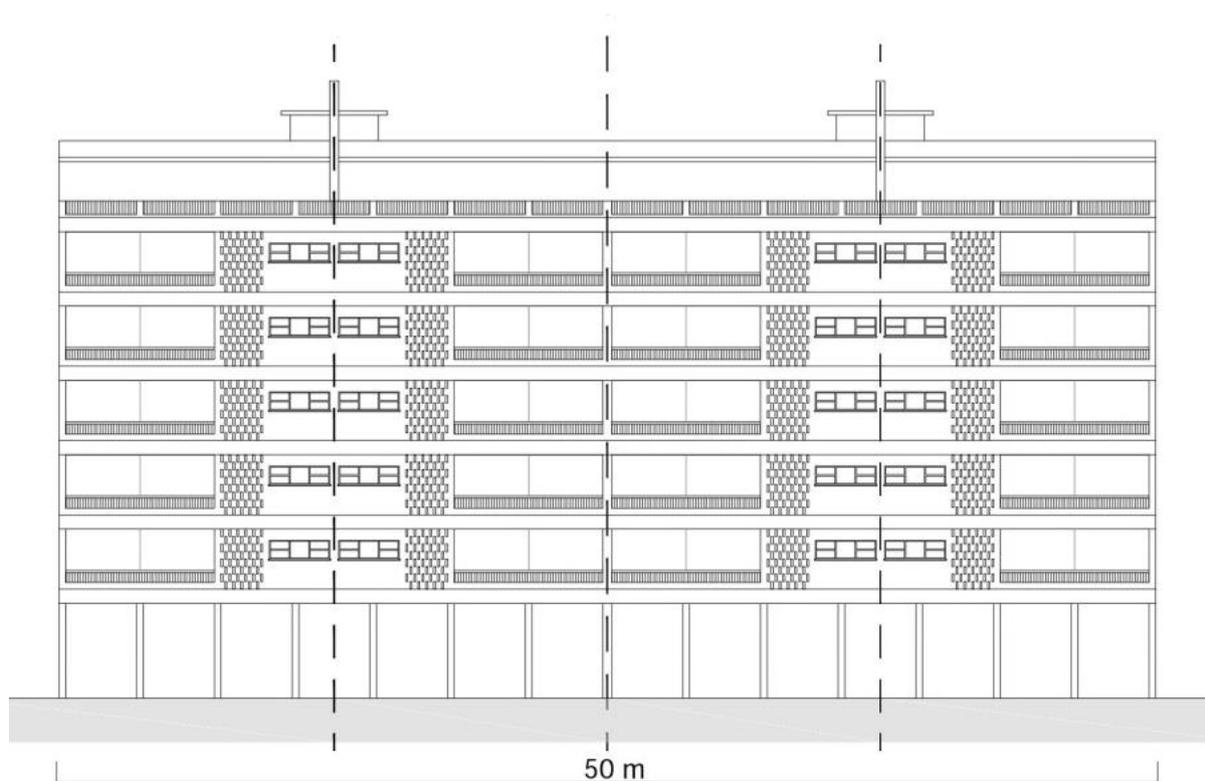


Fig. 70 – Alçado do conjunto residencial Dr. Rosa, com os eixos de simetria.

¹⁰² CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 109.

Os quartos seriam colocados todos a norte, enquanto a sul ficariam a sala de estar e de jantar com planos envidraçados (desalinhados de modo a separar os dois espaços comuns), de acesso a uma espaçosa varanda com vista sobre a baía de Ponta Delgada. A sul também seriam dispostos a cozinha, com um vão horizontal, e uma pequena área de serviço, fechada por uma grelha, que possibilitava ventilação (fig.71) ¹⁰³.

O rés-do-chão dos edifícios seria destinado a comércio ¹⁰⁴, e o acesso principal aos edifícios seria feito através de uma zona ainda mais recuada do que a zona comercial, onde se encontraria uma pequena escadaria exterior, hierarquizando a relação exterior/interior dos edifícios com o espaço público (fig.72).

No alinhamento do Hotel do Infante e dos edifícios Dr. Rosa, surgiriam ainda mais dois edifícios, que viriam fechar esta frente do quarteirão virada para a avenida marginal, seguindo os alinhamentos e os elementos compositivos dos alçados presentes nos edifícios já construídos. Posteriormente surgiria ainda o Hotel Avenida a fechar o limite deste quarteirão a nascente, com uma expressão ligeiramente mais vertical do que os seus antecessores.

Este quarteirão viria dotar a cidade, e mais particularmente a “avenida marginal de Ponta Delgada, de equilibrada e dinâmica expressão horizontal – dando um sentido arquitectónico moderno àquela artéria” ¹⁰⁵ (fig.73), inserindo assim uma nova escala arquitectónica na frente-mar da cidade.

¹⁰³ CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 109.

¹⁰⁴ Idem.

¹⁰⁵ FERNANDES, José Manuel *in Atlântida*, Vol. L, Instituto Açoriano da Cultura, 2005. p. 42.

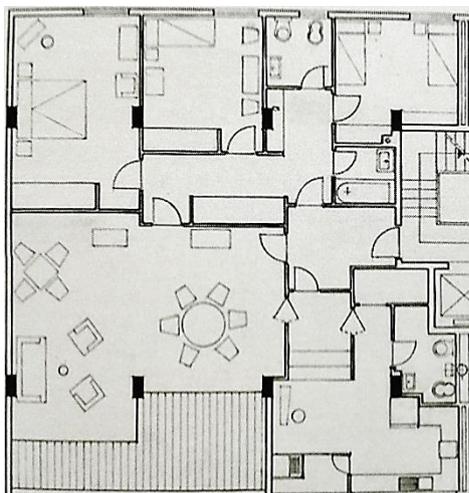


Fig. 71 – Planta de um dos fogos, do conjunto residencial Dr. Rosa.

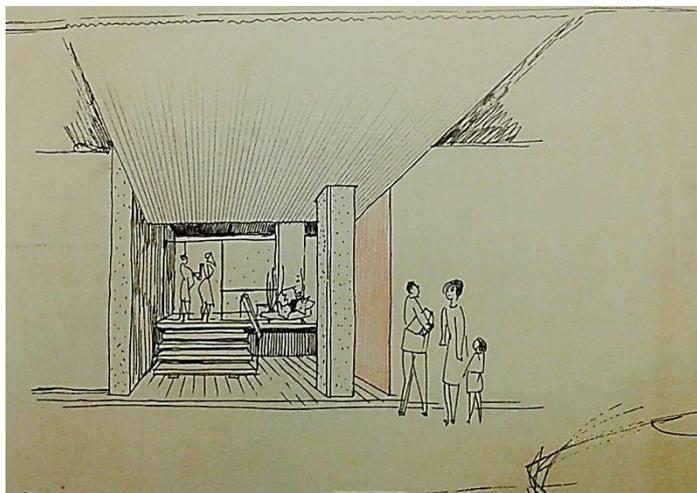


Fig. 72 – Perspectiva da entrada de um dos edifícios do conjunto residencial Dr. Rosa.



Fig. 73 – Parte do conjunto residencial Dr. Rosa, Julho de 2016.



Fig. 74 – Traseiras das casas da Rua dos Mercadores à esquerda, e à direita as traseiras das casas que viriam a ser escondidas pelo edifício “Sol-Mar”, início do séc. XX.

2.3.2 – Edifício “Sol-mar”

Com a consolidação do aterro a Sul da Rua dos Mercadores, faltava apenas a ocupação do último aterro resultante do primeiro troço construído da avenida marginal. Um aterro que teria 100 metros de frente virada a sul e 70 metros virados a poente¹⁰⁶, sendo limitado a norte e nascente por casario já existente (fig74).

Entre os vários projectos idealizados para o aterro em causa, encontram-se uma central de camionagem, um pavilhão gimnodesportivo e um hotel, todos estes com implantações, usos e escalas diferentes.

¹⁰⁶ Em: *Correio dos Açores, Edifício “Sol-Mar” algumas reflexões sobre a sua construção*, 09 de Agosto de 1973, Ponta Delgada

O projecto para a Central de Camionagem de Ponta Delgada, da autoria do já referido Arquitecto João Correia Rebelo, data de 1958-1960¹⁰⁷, ou seja, contemporâneo do conjunto Residencial Dr. Silveira Rosa, projectado pelo mesmo arquitecto. Trata-se de um edifício com 6 pisos, de frente curvilínea a sul com cerca de 100 metros, implantado no centro do terreno. Com o rés-do-chão recuado, à semelhança do que foi concebido na frente do quarteirão dos edifícios do Dr. Silveira Rosa, esta central de camionagem viria dar continuidade à leitura de horizontalidade transmitida pelo respectivo quarteirão (fig.79).

Um outro projecto a não ser realizado foi o de um pavilhão gimnodesportivo, de autoria do Arquitecto Eduardo Read Teixeira, que data de 1963, projecto este que integrava um estudo de volumetria para os edifícios a surgir no terreno em causa¹⁰⁸. O gimnodesportivo localizar-se-ia no interior do terreno, numa construção suspensa por pilotis, onde em torno deste surgiriam zonas ajardinadas, libertando assim área do terreno para espaço público, estabelecendo um novo tipo de relação entre a nova frente da cidade e a avenida marginal¹⁰⁹. Em torno do espaço verde e a limitar o quarteirão, seriam construídos ainda uma série de edifícios de 3 pisos, bem como dois edifícios de 10 pisos, dotando o espaço com dois elementos verticais, que viriam enquadrar o gimnodesportivo e ladear uma praça que se situaria entre o gimnodesportivo e a avenida (fig. 76, 77 e 78).

Conhece-se ainda um anteprojecto de 1964 para um hotel, da autoria do Arquitecto Manuel Jacinto Simões. O hotel denominado como “Hotel do Mar”, teria 10 andares, e situar-se-ia no canto sudeste do terreno, com uma frente de 17 metros voltada para a avenida, e de 30 metros voltado para poente¹¹⁰ (fig. 75). Apesar da falta de informação adicional, será possível estabelecer uma

¹⁰⁷ CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 127

¹⁰⁸ CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p.91

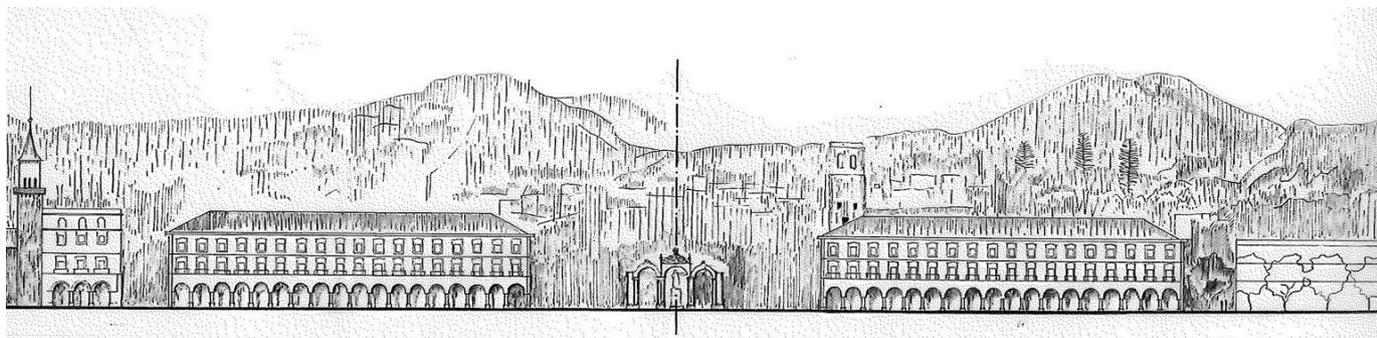
¹⁰⁹ Idem.

¹¹⁰ Em: Açoriano Oriental, O “Hotel do Mar”, 05 de Dezembro de 1964, Ponta Delgada.

relação entre o estudo de volumetria do qual fazia parte o gimnodesportivo do Arquitecto Read Teixeira, e o “Hotel do mar”, pelo facto deste último surgir apenas um ano depois do referido estudo, e por respeitar a quantidade de pisos prevista, surgindo como um dos edifícios que enquadrariam a praça ajardinada fronteiriça ao gimnodesportivo. No entanto, um artigo do *Açoriano Oriental* de 5 de Dezembro 1964 dá-nos conta de que estaria prevista uma policlínica para a zona do gimnodesportivo.

Apesar dos vários projectos idealizados para o aterro em causa, nenhum viria a ser realizado, tendo o terreno sofrido várias ocupações temporárias ao longo dos vários anos que se manteve como baldio, tendo sido palco da instalação de companhias circenses, de um parque de autocarros, e até mesmo de um jardim público.

É então na primeira metade da década de 70, que surge aquele que seria o projecto a ser construído no respectivo terreno.



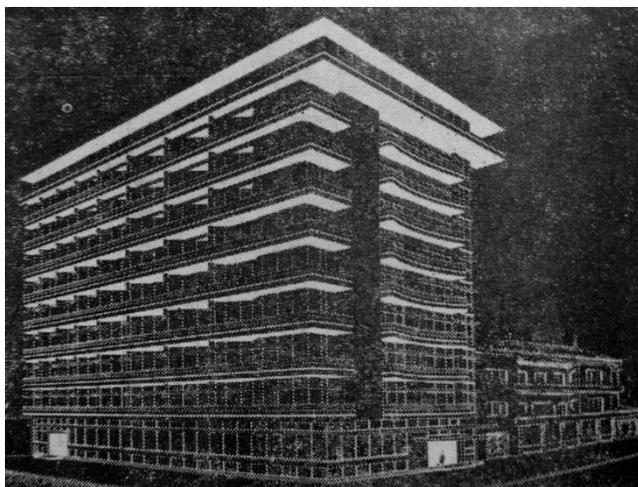


Fig. 75 – Perspectiva do Hotel do Mar, Arq. Manuel Jacinto Simões, 1964.

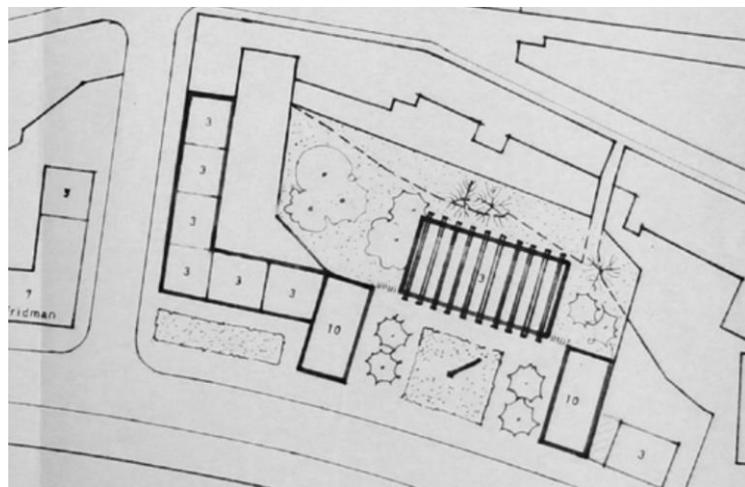


Fig. 76 – Planta de um projecto para um gimnodesportivo, Arq. Eduardo Read Teixeira, 1963.

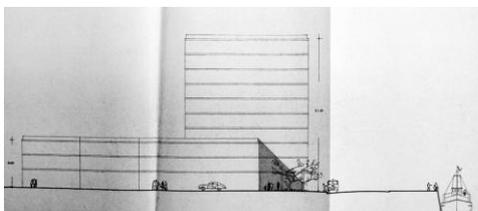


Fig. 77 – Alçado poente dos edifícios envolventes do projecto para um gimnodesportivo, Arq. Eduardo Read Teixeira, 1963.

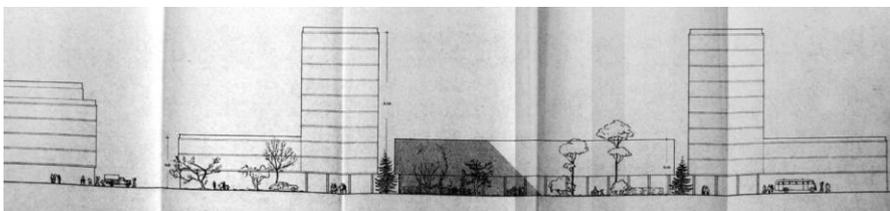


Fig. 78 – Alçado sul do projecto para um gimnodesportivo com os edifícios envolventes, Arq. Eduardo Read Teixeira, 1963.

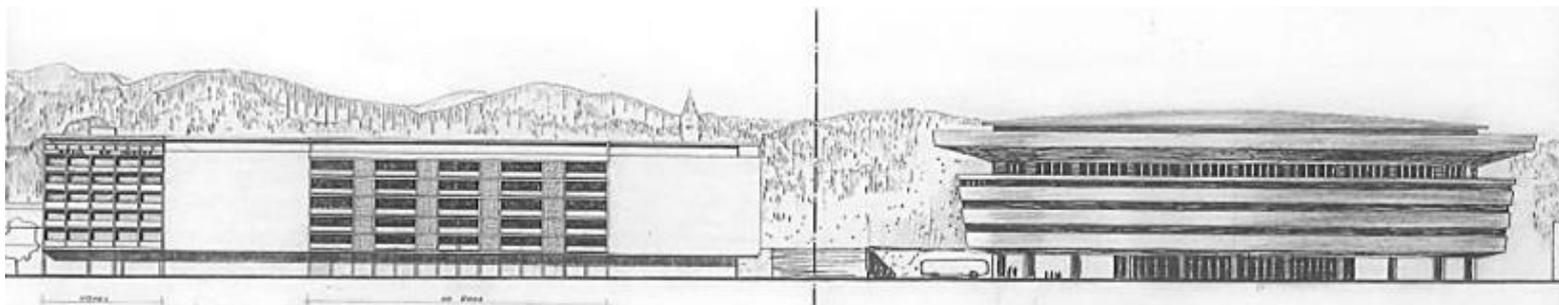


Fig. 79 – Desenho de João Correia Rebelo ad frente-mar de Ponta Delgada, com o projecto para a Central de Camionagem À direita, 1958 - 60.

A 29 de Março de 1973, o terreno de 5745m² é colocado em hasta pública, sendo arrematado por Alcindo Alves dos Santos por 8520 contos, tendo também como interessados o Grupo Bensaúde e uma firma hoteleira da Madeira¹¹¹. A 16 de Junho do mesmo ano, o *Correio dos Açores* anuncia o lançamento de um concurso de anteprojectos, para a construção daquele que seria o “maior empreendimento urbanístico” até à data a ser construído nos Açores. Concurso em que seria a própria população a eleger o projecto vencedor. Sabe-se ainda que, a edilidade teria determinado um mínimo de 10 pisos para o novo edifício a erguer¹¹², característica já indicadora de uma obra cuja dimensão viria quebrar em grande escala a altimetria da frente-mar da cidade.

O concurso apresentava 4 anteprojectos que seriam expostos nos dias 29 e 30 de Junho e 1 de Julho, no Salão Nobre do Teatro Micaelense, para desta maneira serem apreciados e julgados pela sociedade. Cada concorrente poderia apresentar as soluções que quisesse, mas teria de escolher apenas uma para ser admitida a concurso, sendo o concorrente também o responsável pela escolha da maneira como apresentava a proposta. Cada proposta seria designada pelas letras A, B, C e D, tendo em conta a ordem alfabética do nome pelo qual cada concorrente se fazia representar¹¹³.

A proposta A, teve como autor o Eng.º Filipe Palet¹¹⁴. A sua proposta apresentava um alinhamento de edifícios a limitar o quarteirão a poente, com cerca de 9 pisos, estabelecendo um equilíbrio entre estes e o quarteirão fronteiro. O grande elemento representativo desta proposta seria remetido a um volume implantado a Sul do quarteirão, atingindo uma altura de 18 pisos e de frente bastante larga. Este volume seria implantado paralelamente à linha de costa, tornando-se

¹¹¹ Informação cedida por Ana Santos, filha de Alcindo Alves dos Santos, e actual membro da administração do Solmar Avenida Center.

¹¹² Idem.

¹¹³ Em: *Correio dos Açores*, *Qualquer coisa de novo e de espectacular em P. Delgada – “Sol-Mar”*, 16 de Junho de 1973, Ponta Delgada.

¹¹⁴ Idem.

numa barreira entre a cidade e o mar, privilegiando a vistas do edifício sobre o mar bem como a sua exposição a sul. A imagem representativa desta proposta sugere-nos ainda que o alçado sul do edifício, seria composto por uma espécie de varanda ou galeria contínua conferindo a este volume uma estranha horizontalidade, tendo em conta a sua altura (fig.80).

A proposta B, teve como autor o Arq. Gomes de Meneses¹¹⁵. Esta proposta à semelhança da anterior também apresentava um edifício mais baixo, com cerca de 7 pisos, a rematar o lado poente do quarteirão. O volume mais alto seria em “escada”, com uma variação de alturas entre os 10 e os 16 pisos, sendo a parte mais alta localizada no centro do volume. Este edifício estaria colocado paralelamente à linha de costa e ligeiramente recuado em relação à avenida marginal, de onde surgiria um outro volume mais rasteiro a servir de base, com dois pisos cujo pé-direito seria ligeiramente mais alto do que os restantes (fig.81).

A proposta C, teve como autores o Arq. Manuel de Lima e o Arq. José Mantero¹¹⁶. Esta solução proponha a construção de 4 volumes, todos eles de alturas diferentes, que se destacariam de um embasamento de 2 pisos, localizado no limite sul do aterro. Destes 4 volumes, o mais baixo, com cerca de 6 pisos, seria colocado no extremo poente do quarteirão mantendo a escala dos edifícios fronteiros, enquanto os restantes 3 volumes mais altos, seriam remetidos para o interior do quarteirão. Esta proposta, de entre todas, era a que apresentava uma solução mais dinâmica em relação ao conjunto volumétrico que proponha, e aos vários elementos compositivos dos vários volumes, propondo ainda o aproveitamento de algumas coberturas (fig.82).

¹¹⁵ Em: Correio dos Açores, *Qualquer coisa de novo e de espectacular em P. Delgada – “Sol-Mar”*, 16 de Junho de 1973, Ponta Delgada

¹¹⁶ Idem.

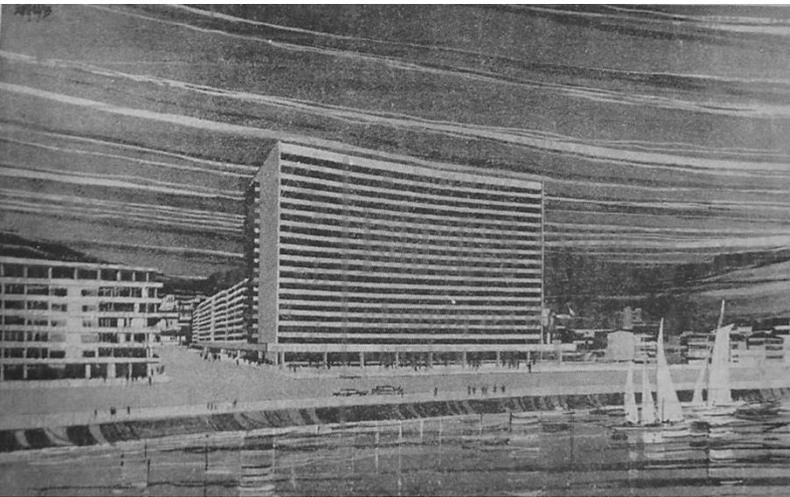


Fig. 80 – Proposta A para a construção do edifício Sol-Mar, Arq. Filipe Palet, 1973.

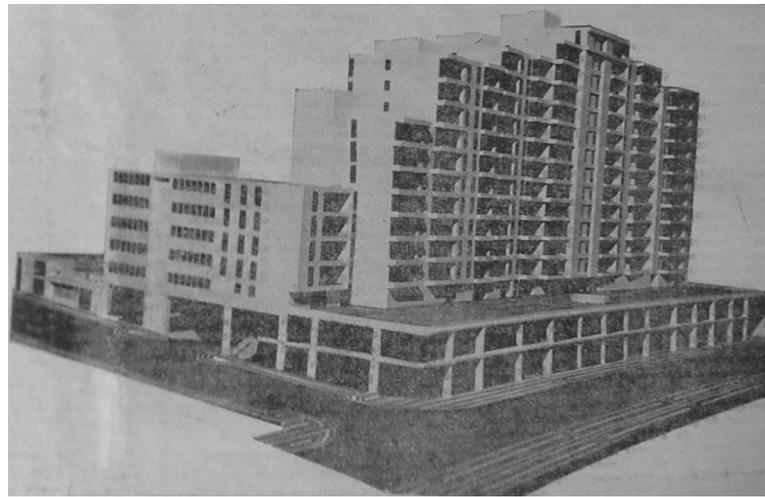


Fig. 81 – Proposta B, para a construção do edifício Sol-Mar, Arq. Gomes de Meneses, 1973.

A proposta D, da autoria do grupo Techniagra Engenheiros Consultores ¹¹⁷, seria a proposta mais ambiciosa de entre as quatro, sendo a que atingiria a maior altura. A proposta baseava-se essencialmente em 3 volumes bastante distintos. A contornar todo o quarteirão surgia um volume de 4 pisos, que ocuparia praticamente toda a área do aterro, e que desta maneira serviria de embasamento a todo o empreendimento. A coroar este embasamento era proposto um volume ligeiramente recuado em relação ao referido embasamento, que juntamente com este totalizava 11 pisos. Este volume implantava-se perpendicularmente à linha de costa, voltando a sua maior frente para poente, ou seja para a Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro. O terceiro volume seria uma torre de planta em forma de “Y”, implantado no interior do quarteirão, que juntamente com o volume base totalizava a brutal altura de 22 andares. A torre seria destinada a habitação, enquanto o volume base

¹¹⁷ Idem.

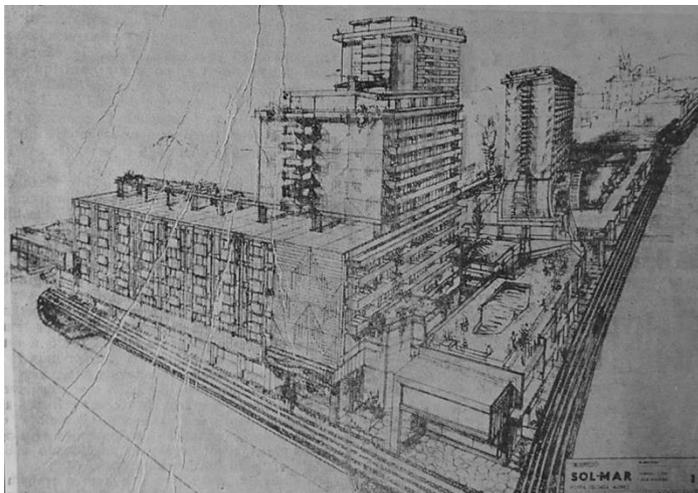


Fig. 82 – Proposta C, para a construção do edifício Sol-Mar, Arq. Manuel de Lima e José Mantero, 1973.

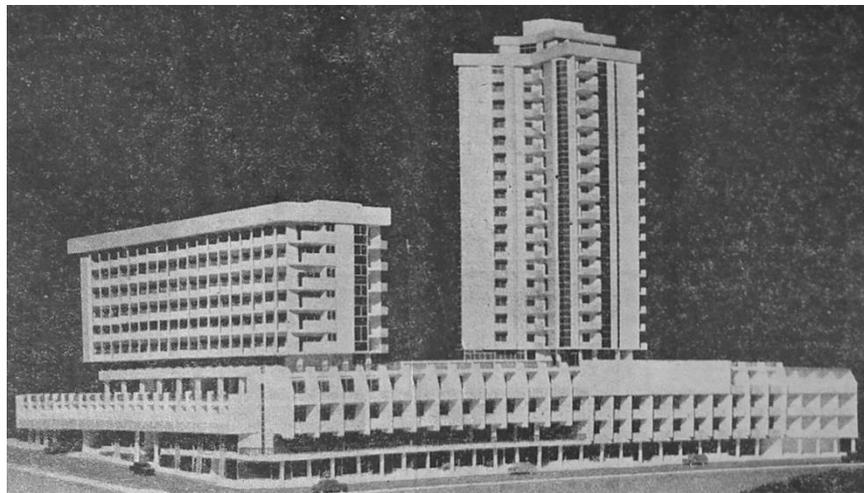


Fig. 83 – Proposta D, para a construção do edifício Sol-Mar, Techniagra – Engenheiros Consultores, 1973.

seria destinado a um centro comercial, que incluía ainda uma zona de recreio que integrava uma piscina e respectivos balneários acessíveis a não residentes, e ainda um cinema com capacidade para 250 lugares¹¹⁸ (fig.83).

Numa votação que somou um total de 74 600 pontos, o projecto que sairia vencedor de entre os 4 apresentados, seria o projecto D da Techniagra, tendo como projectista o Arq. Coutinho Carvalho, com 30 089 pontos. Em segundo lugar ficaria o projecto C com 25 340 pontos, em terceiro lugar ficaria o projecto B com 14 575 pontos e em último lugar o projecto A com apenas 4 596 pontos¹¹⁹.

¹¹⁸ Em: Correio dos Açores, *Edifício “Sol-Mar” algumas reflexões sobre a sua construção*, 09 de Agosto de 1973, Ponta Delgada

¹¹⁹ Em: Correio dos Açores, *Perspectivas da Cidade Nova. O “Sol-Mar” vai nascer na Avenida do Infante com projecto da Techniagra*, 03 de Julho de 1973, Ponta Delgada

Uma vez escolhido o projecto vencedor, só faltava dar início às autorizações necessárias para se iniciar aquela que seria a maior obra a ser construída na frente-mar da cidade, situação que se verificou em Setembro de 1973, tendo sido iniciados os desaterros neste mesmo ano¹²⁰.

Note-se que desde a compra dos terrenos até à autorização do início das obras, apenas se passaram aproximadamente 6 meses, um tempo recorde tendo em conta a dimensão e complexidade do projecto. Esta situação não se voltaria a verificar com a construção do mesmo, já que a construção sofreu várias interrupções, derivadas da instabilidade económica pós 25 de Abril (falta de materiais de construção, escalada de juros, instabilidade das administrações bancárias, etc.)¹²¹.

O empreendimento viria a ser construído conforme o apresentado no anteprojecto, tanto volumetricamente como programaticamente (fig.84), sofrendo apenas ligeiras alterações. No entanto sabe-se que no início da década de 80, chegou a ser ponderada a transformação da torre “Sol-mar” em Hotel Sheraton. Esta vontade, fundamentada com uma visita do vice-presidente do grupo Sheraton, H. Karl Schaefer, a Ponta Delgada, não veio a concretizar-se, tendo Karl Schaefer declarado, aquando da visita, que as obras de adaptação da torre em hotel só avançavam se houvesse confirmação que São Miguel teria um aeroporto internacional, esta adaptação não se concretizou e a construção do edifício continuou conforme o projectado¹²².

O primeiro volume a ser terminado seria precisamente a torre, com 82 apartamentos e um total de 21 pisos, ficando concluída em 1987. Por sua vez o centro comercial seria inaugurado a 31

¹²⁰ Informação cedida por Ana Santos, filha de Alcindo Alves dos Santos, e actual membro da administração do Solmar Avenida Center.

¹²¹ Idem.

¹²² Em: Açoriano Oriental, *A «Sheraton» só virá quando São Miguel tiver aeroporto internacional*, 27 de Agosto de 1980, Ponta Delgada.

de Outubro de 1990, englobando lojas, restaurantes, serviços variados, escritórios, consultórios médicos, salas de cinema e apartamentos turísticos.¹²³



Fig. 84 – Vista geral do edifício Sol-Mar, Julho de 2016.

¹²³ Informação cedida por Ana Santos, filha de Alcindo Alves dos Santos, e actual membro da administração do Solmar Avenida Center.

A cidade via assim nascer um edifício de dimensões incomparáveis a qualquer outro construído, não só no contexto da frente litoral da cidade (fig. 85 e 86), como no de todo o arquipélago, sendo um dos edifícios mais altos do país na época da sua construção. O volume base daria continuidade à leitura horizontal presente na nova frente mar da cidade, mas a esta horizontalidade juntar-se-iam dois elementos verticais de diferentes alturas, que iriam romper com esta constante horizontalidade, implantados de modo a transparecer um gradual, embora também brutal, aumento altimétrico em relação às construções situadas a poente.

Apesar do rompimento de escala física que este empreendimento claramente provocou na cidade, esta tornou-se essencialmente na *“primeira oportunidade de fazer uma experiência de urbanismo que já engloba um conceito de «vida total» que até aqui não se ensaiou entre nós, dado que o que existe são edifícios não destinados a viver mas apenas a trabalhar ou a morar (...). Portanto mais do que uma simples questão de formas e volumes, vamos defrontar-nos com uma nova concepção de vida (...) visando funções complexas que se interligam num sentido objectivo de conforto (...)*¹²⁴.

¹²⁴ Em: Correio dos Açores, *Urbanismo e evolução*, 26 de Setembro de 1973, Ponta Delgada



Fig. 85 – Vista da frente da cidade a partir da avenida marginal, ainda sem o edifício Sol-Mar. À direita o Hotel São Pedro, 1961.



Fig. 86 – Vista da frente da cidade a partir da avenida marginal, com o edifício Sol-Mar já construído. À direita o Hotel São Pedro, Julho de 2016.



Fig. 87 – Avenida Infante D. Henrique, com o Hotel do Infante à esquerda e o conjunto residencial Dr. Rosa já construído, 1965.



Fig. 88 – Avenida Infante D. Henrique, com o Hotel do Infante à esquerda já modificado e com o edifício Sol-Mar já construído, Julho de 2016

2.3.3 – Avenida Dr. João Bosco Mota Amaral, a Calheta e o Clube Naval

A par da construção do empreendimento “Sol-mar”, a década de 70 é também pautada pela vontade e necessidade de dar continuidade ao 1º troço da avenida marginal, em direcção a nascente. Este tornou-se num assunto bastante documentado nos jornais locais ao longo da década de 70 e 80, talvez por se tratar de uma obra complexa, que trazia à memória a construção da primeira fase da avenida e de todo o desenvolvimento e polémica que esta trouxe à cidade.

Uma cidade cujo centro ganhava cada vez mais vida e movimento, via o seu trânsito agravar-se cada vez mais, pela ausência de uma estrada circular à cidade, facto este também potenciado pelo motivo das principais indústrias se situarem nos lados nascente e poente da cidade, fazendo com que o tráfego pesado proveniente destas mesmas indústrias, tivesse que necessariamente passar pelo centro da cidade de modo a chegar ao porto marítimo, congestionando a avenida marginal¹²⁵, ainda incompleta. Por estes factos imponha-se a necessidade de avançar com a construção de uma via circular à cidade que em certo ponto teria de se unir à avenida marginal, pelo que o seu prolongamento seria mandatório (planta 10), tendo como objectivo o alívio de tráfego no interior da cidade.

Numa cidade já calejada pelas consequências de uma obra na sua costa litoral, que potenciou a descaracterização de algumas das suas zonas, esta seria uma obra que suscitaria alguma polémica e debate na imprensa local, tendo como principal foco um eventual aterramento da Calheta de Pêro Teive (fig.89).

¹²⁵ Em: Açoriano Oriental, *Ponta Delgada – Uma cidade engarrafada. Circular é realmente viver?*, 24 de Outubro de 1979, Ponta Delgada.



- Estrutura viária da cidade.
- Avenida Infante D. Henrique (1º troço da avenida marginal).
- Avenida Dr. João Bosco Mota Amaral (2º troço da avenida marginal).
- 1ª Circular de Ponta Delgada.
- 2ª Circular de Ponta Delgada.

Planta 10 – Estrutura viária da cidade no final do séc. XX.





Fig. 89 – Calheta de Pêro de Teive, 1960.

Num artigo de 1973 do *Correio dos Açores*, o Eng.º Soares Bordalo dá-nos a conhecer algumas opiniões, que surgiram de uma reunião realizada no dia 30 de Março de 1973 na Câmara Municipal, opiniões que na sua maioria eram unânimes, defendendo o avanço das obras, e desprezando a importância da Calheta. Neste artigo o Capitão do Porto, o Comandante Adriano de Carvalho, afirmou “que o porto da Calheta nenhum significado tem, contando apenas com 85 pescadores, quase todos de idade acima da média, (...) e apenas 22 barcos. Portanto (...) a sua actividade como porto de pesca não seria muito longa”¹²⁶. Por sua vez o Sr. Agnelo Borges (Presidente da Comissão Regional de Turismo das ilhas de São Miguel e Santa Maria) apontava que “o porto é pitoresco, mas que não era razão para prejudicar uma obra da envergadura do prolongamento da Avenida (...)”¹²⁷. Opiniões que naturalmente defendiam os interesses próprios de cada um, e de quem ansiava pelo desenvolvimento da cidade. O mesmo artigo conclui, em resultado da respectiva reunião, que a Câmara iria optar por uma solução do qual resultasse a criação de alguns terrenos urbanizáveis, nas zonas junto à Rua do Calhau e do Porto da Calheta, mostrando assim que seria preferida uma solução que continuasse o surgimento de aterros, tornando-os numa fonte de receita.

Juntamente com a solução de prolongamento da avenida através de aterros, foi também colocada a hipótese do prolongamento se concretizar através do recurso a uma espécie de ponte. Esta segunda solução iria possibilitar a permanente circulação de água entre o mar e a zona da calheta, deixando esta praticamente intocada para memória futura. No entanto esta solução não seria a mais indicada porque segundo deliberação camarária, «deverá optar-se no desenvolvimento do referido prolongamento, uma solução que considera o aterro da enseada a sul da Rua do calhau e do varadouro da Calheta, porque uma solução que implicasse a construção de uma ponte para vencer este vão, se afigura muito dispendiosa consideradas as condições da exposição aos temporais do

¹²⁶ Em: *Correio dos Açores*, *O prolongamento da Avenida Marginal até À Rua D. João III ou até à Pranchinha de fendido numa reunião na Câmara Municipal*, 01 de Abril de 1973, Ponta Delgada

¹²⁷ Idem.

sul, que necessariamente obrigarão a protecções especiais dos enrocamentos da ponte»¹²⁸. Sabe-se ainda que chegou a ser ponderado o prolongamento da Avenida através do alargamento da Rua do Calhau e da Rua Eng.º José Cordeiro, mas tal opção foi rejeitada por esta necessitar que se procedesse a algumas demolições, e pela excessiva curvatura que resultaria do contorno natural da zona da Calheta¹²⁹.

A construção do segundo troço deveria então avançar segundo o traçado no esboço do Arq. Nereus Fernandes (fig.90), datado de 1963 e desenvolvido a partir do antepiano de João de Aguiar, onde a avenida viria futuramente a entroncar em nó com a estrada de circunvalação (actual 2ª circular) na zona da Pranchinha¹³⁰, aliviando desta maneira o trânsito no interior da cidade.

Apesar de ter sido sempre preferida a solução que aterrava a zona da calheta, a ideia de se realizar o prolongamento em ponte voltou a ser discutida no início da década de 80, tendo inclusive feito parte do projecto elaborado pela firma de consultores «Medeiros Barbosa» (fig.92), responsáveis pelo projecto do prolongamento da avenida. No dia 25 de Janeiro de 1982, foi realizada uma outra reunião na Câmara Municipal, com vista a debater o referido projecto elaborado pelo gabinete do Eng.º José Pereira de Medeiros Barbosa. Desta reunião resultaram algumas conclusões, como a decisão de arrasar a piscina de São Pedro (fig.91), tendo sido acordada a construção de uma nova piscina com melhores condições a sudoeste da anterior. Nesta reunião, a Câmara também acordou com a construção da marina (que se situaria do lado Sul do prolongamento a realizar), e com a sua ligação com a Calheta através de uma pequena passagem debaixo da avenida, que manteria a Calheta como um «espelho de água»¹³¹.

¹²⁸ Em: Correio dos Açores, *Dossier/Avenida O prolongamento da Avenida Infante D. Henrique*, 25 de Julho de 1973, Ponta Delgada

¹²⁹ Em: Correio dos Açores, *Dossier/Avenida- Entre a aprovação do projecto e os primeiros aterros ...*, 28 de Julho de 1973, Ponta Delgada

¹³⁰ Idem.

¹³¹ Em: Açoriano Oriental, *O prolongamento da Avenida Marginal*, 03 de Fevereiro de 1982, Ponta Delgada.



Fig. 90 – Detalhe da Revisão do Anteplano Geral de Urbanização com o espaço da Calheta de Pêro de Teive ao centro, do Arq. Nereus Fernandes, 1963.



Fig. 91 – Antigas piscinas de S. Pedro, 1940's.



Fig. 92 – Fotomontagem da zona da Calheta de Pêro de Teive com uma ponte a atravessá-la, Consultores Medeiros Barbosa 1982.

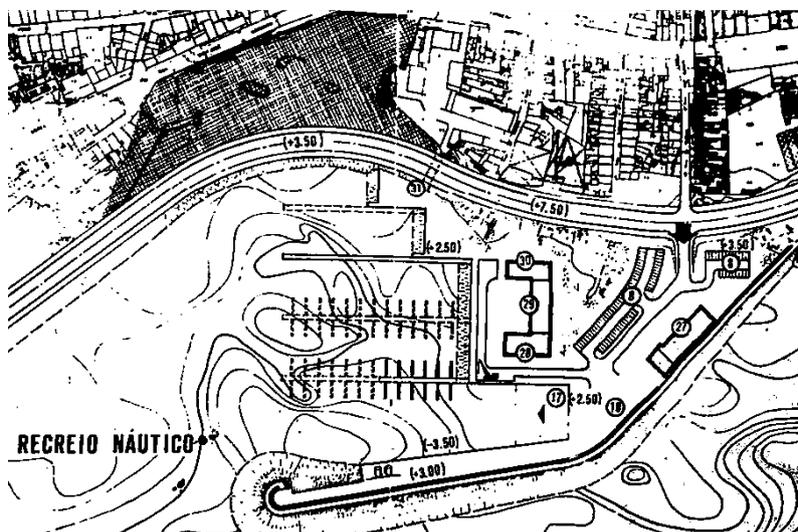


Fig. 93 – Prolongamento da avenida marginal e implantação de um complexo náutico, autor desconhecido, 1980.

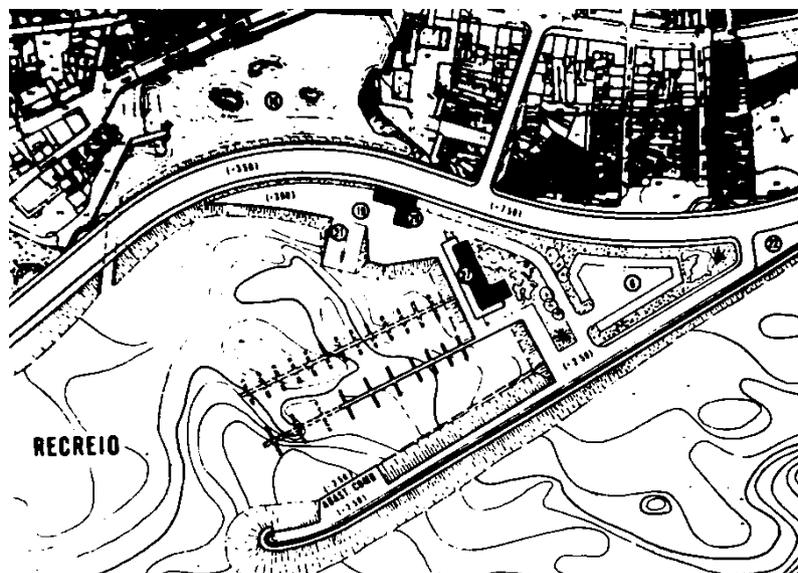


Fig. 94 – Prolongamento da avenida marginal e implantação de um complexo náutico, autor desconhecido, 1982. Note-se na pequena passagem existente que ligava o mar à Calheta, possibilitando a existência do espelho de água.

De ponte a pequena passagem, o 2º troço da avenida marginal, desta feita baptizada com o nome de Avenida João Bosco Mota Amaral, vinha concretizar-se sem se realizar nenhum dos dois. Depois de uma série de avanços e recuos naquilo que seria o modo como o prolongamento seria feito, este acabaria por se concretizar arrasando por completo tanto a piscina de São Pedro como a Calheta de Pêro de Teive, por meio do seu terrapleno.

O Plano de Melhoramentos do Porto previa que o prolongamento da avenida marginal fosse concebido em paralelo com o sector dos desportos náuticos, que deveria incluir um porto de recreio (fig. 93 e 94), exigindo a construção de um molhe que por conseguinte originava uma zona abrigada afecta a este sector, tornando possível a construção da avenida a uma cota mais baixa evitando desta maneira o amuralhamento da linha de costa, como se tinha concretizado na construção do primeiro troço da avenida¹³².

Esta relação do 2º troço da avenida marginal com um espaço dedicado a actividades náuticas pode também ser justificada como uma tentativa bem-sucedida de obter financiamento da CEE, para a construção da marina. A avenida ao ser projectada à cota mais baixa possível, requeria deste modo a construção de um molhe que a protegesse e que consequentemente formaria uma pequena bacia para embarcações de recreio, afastando desta maneira qualquer possibilidade de prolongamento da avenida em ponte, uma vez que esta não permitia a existência da marina¹³³.

Na segunda metade da década de 70, mais precisamente datado de 1977, o Arq. Luiz Cunha desenvolve um projecto para um complexo náutico na frente litoral da cidade. Este projecto, apesar de não aparecer incluído em nenhum plano urbanístico de maior escala¹³⁴, podemos associá-lo à

¹³² Em: Açoriano Oriental, *Ponta Delgada – Uma cidade engarrafada. Circular é realmente viver?*, 24 de Outubro de 1979, Ponta Delgada.

¹³³ Em entrevista a Jorge Kol de Carvalho

¹³⁴ CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p.103

vontade demonstrada no supracitado Plano de Melhoramentos do Porto, que visava a criação de um espaço dedicado a actividades náuticas.

O projecto de Luiz Cunha, ficava circunscrito ao troço da Avenida Infante Dom Henrique compreendido entre a Praça Gonçalo Velho e a igreja de São Pedro, ou seja, este projecto não abrangia o prolongamento da Avenida, sendo projectado independentemente deste¹³⁵ (fig.95).

O projecto do Arq. Luiz Cunha previa a construção de uma marina destinada a embarcações de recreio, bem como a construção de novas piscinas e de um volume de três pisos, destinado a um clube náutico de apoio à marina e a um restaurante panorâmico, que estaria conectado através de uma dupla ponte pedonal com o jardim do Hotel de São Pedro e com a gleba ajardinada a sul da igreja de mesmo nome¹³⁶ (fig.96).

Esta proposta vinha ainda retomar o tema da realocização das Portas da Cidade, propondo a sua transladação para sul da avenida marginal, trazendo-a para junto do mar seguindo o eixo da sua actual localização, onde assentaria numa espécie de porto de honra¹³⁷.

No entanto apesar da notória qualidade compositiva e de relação com a cidade, que a sua proposta demonstrava (fig.97), esta não seria concretizada, até porque o prolongamento da avenida seria realizado, e como foi referido anteriormente a marina que seria construída teria de surgir anexa a este. Como consequência deste facto surgiria então o projecto do complexo náutico que viria a ser concretizado, igualmente dotado de piscinas, marina e clube naval.

¹³⁵ CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p.103.

¹³⁶ Idem.

¹³⁷ Idem. p. 105.

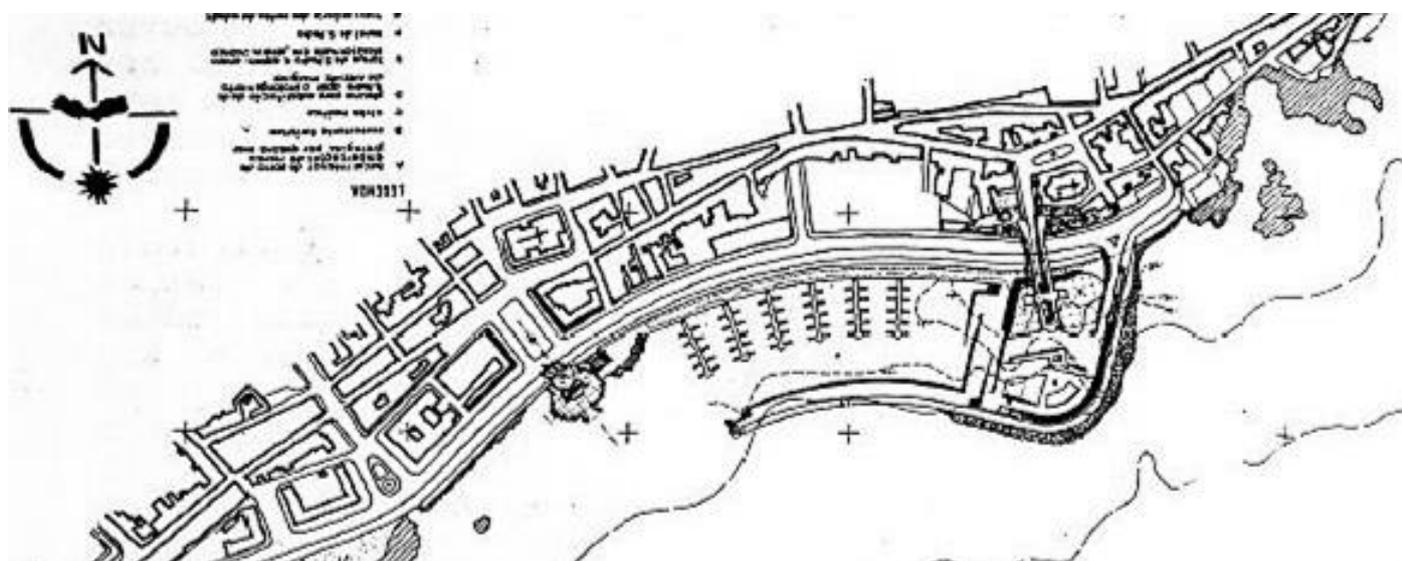


Fig. 95 – Planta de Localização da proposta do Arq. Luiz Cunha para um Complexo Náutico em Ponta Delgada, 1977.

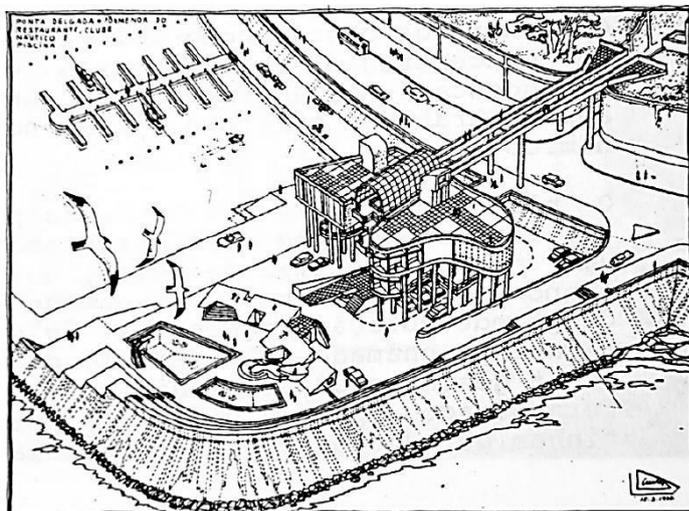


Fig. 96 – Perspectiva aproximada da proposta do Arq. Luiz Cunha para um Complexo Náutico, 1977.

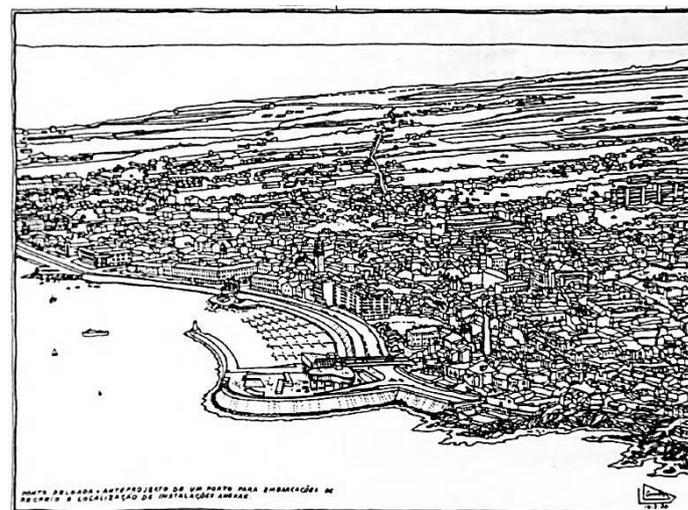


Fig. 97 – Perspectiva geral da proposta do Arq. Luiz Cunha para um Complexo Náutico, 1977.

O referido complexo, projectado na década de 80, bem como o 2º troço da avenida marginal, viriam a ser integrados no Plano Geral de Urbanização de Ponta Delgada, dirigido pelo Arquitecto e Urbanista José Lamas, iniciado em 1989, como compromissos a serem concretizados¹³⁸.

O projecto de arquitectura do clube naval, da marina e das novas piscinas de São Pedro ficaria a cargo do Arquitecto Jorge Kol de Carvalho, tendo sido iniciadas as obras apenas no início da década de 90.

As 3 infra-estruturas definidas em programa na localização pretendida, tinham que ficar abrigadas pelo novo molhe a construir que por razões económicas devia ficar próximo da linha de costa, e que por opção do arquitecto acabaria por surgir na sua continuidade, facto que seria determinante de toda a concepção¹³⁹.

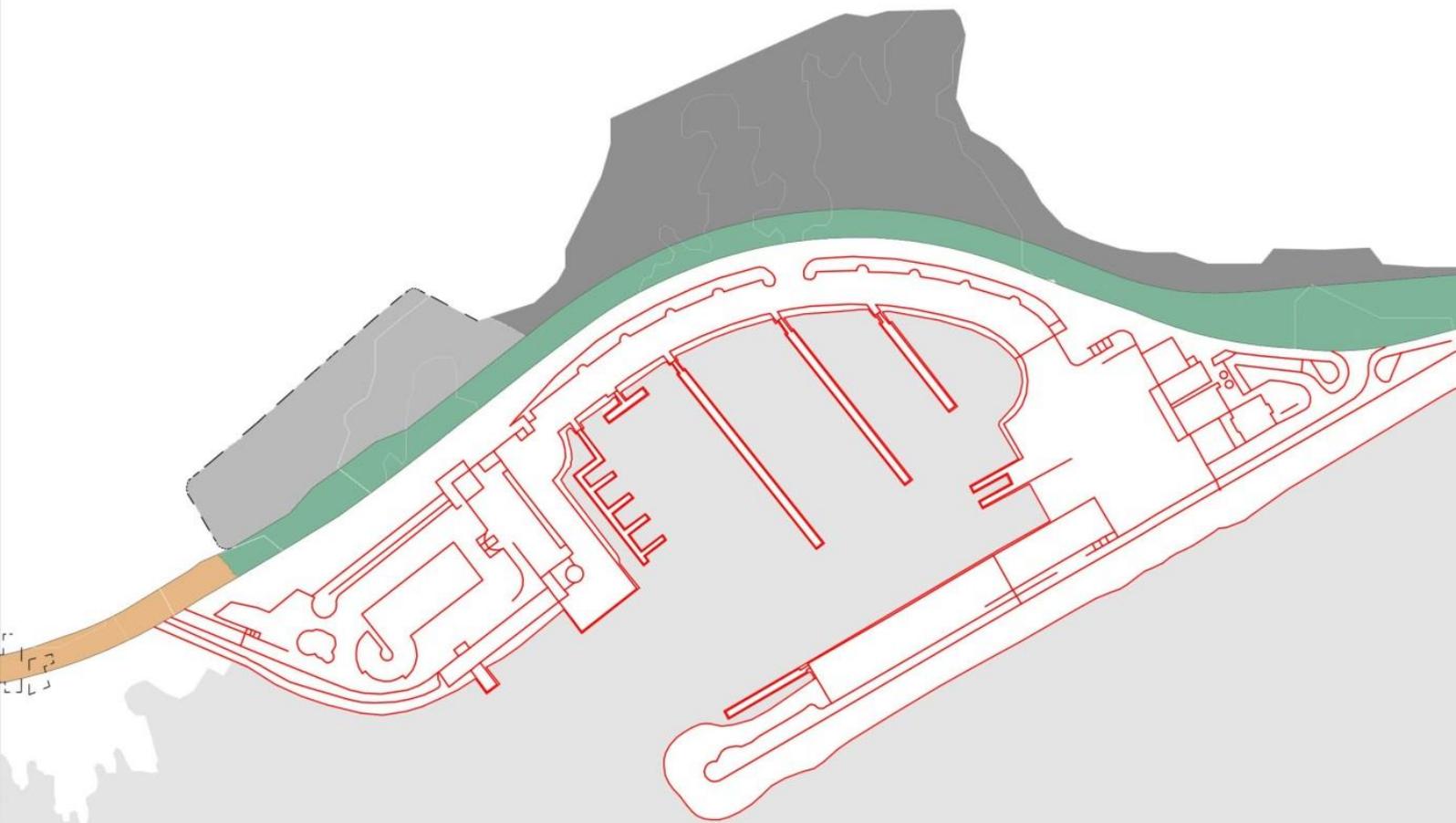
Segundo o Arq. Kol de carvalho, uma vez definida a implantação do molhe, a composição e distribuição em planta foi natural: Piscinas junto à Avenida, Marina na continuidade da concha da Calheta, e o Clube Naval na ligação terra mar¹⁴⁰.

O clube Naval seria implantado no extremo sudeste do complexo, e as novas piscinas seriam construídas a sul da zona onde se encontravam as piscinas anteriores. Entre estes dois edifícios surgiria uma pequena baía que seria dedicada à marina, com capacidade para 120 embarcações. A baía destinada à marina iria coincidir com a zona a sul correspondente à Calheta de Pêro de Teive já aterrada, resultando quase que numa realocação da mesma. Uma disposição programática que tentava respeitar os valores da Calheta, e a sua relação em anfiteatro sobre o mar, não obstruindo a sua visibilidade, nem a do casario que a emoldura, com nenhuma construção fronteiriça. (planta11)

¹³⁸ CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 140.

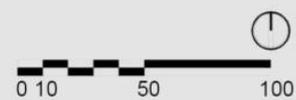
¹³⁹ Em entrevista ao Arq. Jorge Kol de Carvalho.

¹⁴⁰ Idem.



-  Quarteirão a demolir
-  Complexo náutico do Arq. Jorge Kol de Carvalho.
-  Avenida Infante D. Henrique (1º troço da avenida marginal).
-  Avenida Dr. João Bosco Mota Amaral (2º troço da avenida marginal)
-  Aterro da Rua do Calhau
-  Aterro da Calheta de Pêro de Teive

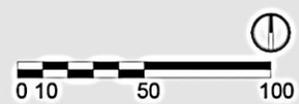
Planta 11 – Aterros realizados para a construção do 2º troço da avenida marginal







Planta 12 – A zona da Calheta antes de ser aterrada



As volumetrias construídas foram as mais reduzidas para que não emparedassem a Marginal e permitissem a tal respiração da Calheta¹⁴¹. A composição programática e volumétrica, dos edifícios correspondentes ao novo complexo náutico, seria organizada numa espécie de sistema de plataformas, organizando os percursos em diferentes níveis, estabelecendo hierarquias, sendo a maior parte das construções, realizadas abaixo da cota da avenida, deixando escapar sobriamente alguns elementos geométricos, como cúpulas, cilindros e pirâmides, libertando desta maneira a vista sobre o mar de quem percorre a avenida. Este foi um projectado idealizado segundo os valores arquitectónicos da época, que resultaria num discreto conjunto pós-modernista de equilibrada composição (fig.98 e 99).

Esta obra veio ainda resolver um problema que tinha surgido com a construção do 1º troço da Avenida Marginal, o da relação física da cidade com o mar. A avenida, que apesar de ideológica e visualmente ter voltado a cidade de frente para o mar, veio também dificultar o contacto desta com o mar, afastando-a fisicamente deste. A obra do complexo náutico, ao ser projectada a uma cota mais próxima do nível do mar, e também devido ao programa de actividades náuticas que apresentava, veio aproximar claramente a cidade do mar, criando na sua frente uma nova centralidade, desta feita com um fim mais lúdico, como ainda não se tinha realizado (fig.100).

Finda a construção da Avenida João Bosco Mota Amaral, e do conjunto destinado às actividades náuticas, a cidade deparava-se novamente com uma parte da sua frente por consolidar, em consequência dos novos aterros que surgiram, onde a Calheta de Pêro Teive seria o maior sacrificado.

Os anos seguintes seriam pautados por uma série de tentativas, sem sucesso, de urbanização dos referidos terrenos. Dava-se assim início, no virar do milénio, a um “percurso de

¹⁴¹ Em entrevista ao Arq. Jorge Kol de Carvalho.

irresponsabilidade que, num crescendo, acabou com a memória do sítio em que a grande maioria dos residentes de Ponta Delgada ainda se revê¹⁴².



Fig. 98 – Vista de poente do Clube Naval, com a marina em 1º plano, Julho de 2016.



Fig. 99 – Vista do volume correspondente ao bar e entrada da piscina, Julho de 2016.

¹⁴² CARVALHO, Jorge Kol – Arquitectura XVIII. Açores Bloco de Esquerda [Em linha], (2013) [Consult. 14 Set. 2016]. Disponível em : <http://acores.bloco.org/autarquicas-2013/arquitectura-xviii/1299>].



Fig. 100 – Vista geral do complexo náutico do Arq. Jorge Kol de Carvalho, em 1º plano encontra-se as novas piscinas de S. Pedro, que se desenvolvem a uma cota inferior à da avenida marginal, 1990's.



Fig. 101 – Vista aérea da cidade de Ponta Delgada, 1981. Note-se a avenida marginal ainda incompleta e a Calheta de Pêro de Teive antes de ser aterrada.



Fig. 102 – Vista aérea da cidade de Ponta Delgada, 1990's. Note-se a Calheta de Pêro de Teive já aterrada e o complexo náutico já construído.







Fig. 103 – Vista da frente-mar de Ponta Delgada com o empreendimento Portas do mar em construção, 2007.

3

O século XXI

O século XXI viria dar continuidade à urbanização e consolidação da nova frente litoral da cidade, em consequência dos novos terrenos ganhos ao mar, que em grosso modo podemos defini-los como o aterro da Rua do calhau e o aterro da Calheta de Pêro Teive. No entanto, desta vez o principal motor que levaria à sua urbanização seria o turismo, baseado num programa que, não sendo na sua totalidade uma novidade na frente da cidade, iria surgir nesta zona e nesta época através de um conjunto com maior expressão em relação ao que já se tinha realizado anteriormente.

Hotéis, casino, zonas comerciais, restauração, estacionamento subterrâneos, marina e terminal marítimo, um conjunto de obras ambicioso que vinha dotar a cidade de infra-estruturas capazes de olhar o turismo como um assunto cada vez mais relevante para a economia da maior cidade dos Açores, tendo como principal alvo uma população não residente.

3.1 – Os aterros da Calheta

O Arquitecto Jorge Kol de carvalho, num artigo que publicou no Correio dos Açores, descreve resumidamente as várias tentativas de urbanização dos novos aterros, que acabaram por se demonstrar falhadas.

A primeira tentativa foi logo no início dos anos 90, com a apresentação de um Estudo prévio que abrangia um estacionamento coberto no aterro da Calheta, bem como uma praça superior equipada com pequenas estruturas para comércio e restauração, solução que foi rejeitada pela Câmara Municipal. A segunda tentativa foi em meados da mesma década, e é relativa ao Concurso de Concepção, Construção e Concessão para implantação de uma unidade hoteleira, no aterro da Rua do Calhau (a poente do aterro da Calheta de Pêro Teive) onde já no século XXI se construiu o Hotel Marina Atlântico, deixando de fora do concurso o terreno da bacia da Calheta, concurso que acabou por ser anulado pela Secretaria Regional. A terceira tentativa corresponde ao concurso de Ideias para a Urbanização da Zona da Calheta, que propunha uma área de intervenção mais abrangente, tratando toda a zona aterrada como um todo, e propondo também um programa maior do que os anteriores, incluindo 2 hotéis, espaço público e estruturas de apoio, este concurso também acabaria por ser anulado (fig.104) ¹⁴³.

Com todas estas tentativas de arranjar um plano integrado, que permitisse a urbanização dos novos aterros de uma maneira conjunta, estava já notória a vontade de investir na área turística. Assim sendo, e desintegrado de qualquer plano de pormenor que integrasse toda a zona aterrada, surge o Hotel Marina Atlântico.

¹⁴³ CARVALHO, Jorge Kol – Arquitectura XVIII. Açores Bloco de Esquerda [Em linha], (2013) [Consult. 14 Set. 2016]. Disponível em : <http://acores.bloco.org/autarquicas-2013/arquitectura-xviii/1299>].

Com projecto iniciado em Janeiro de 1999¹⁴⁴, e com autoria do gabinete de arquitectura AP Arquitectos, o Hotel Marina iria surgir a sul da Rua do Calhau e na continuidade de um outro hotel, o Hotel Açores Atlântico, este último construído na década de 80, ainda antes da construção do prolongamento da avenida, de aspecto ainda a lembrar a “arquitetura do estado novo”, mimetizando os passeios arcados dos edifícios envolventes à Praça Gonçalo Velho. Contrariamente a este último, o Hotel Marina seria projectado já com uma estética contemporânea, utilizando na sua composição materiais que até ao momento não tinham sido empregues nos edifícios da frente-mar da cidade como o betão aparente, o aço e planos envidraçados (fig.105).

O Hotel Marina Atlântico seria composto por dois volumes com dimensões e alinhamentos diferentes, destinados aos quartos, que assentariam sobre um embasamento geral onde se situaria as áreas públicas do Hotel¹⁴⁵. O volume mais alto subiria até à cércea do Hotel Açores Atlântico, ficando alinhado com este, atingindo os 8 pisos e com uma frente de aproximadamente 50 metros, paralela à avenida marginal. Por sua vez o outro volume, ficaria com apenas 6 pisos, mas com uma frente de aproximadamente 70 metros de comprimento, ligeiramente inclinada para nordeste, alinhando com o casario implantado entre este hotel e a bacia da calheta, anexado ao hotel também era projectada uma ponte pedonal que faria a ligação do hotel à outra margem da avenida, junto às novas piscinas de São Pedro.

Este viria a ser um projecto que apesar de tentar amenizar a altimetria do hotel, derivada de um programa extenso, vinha dar continuidade a um amuralhamento da cidade antiga, escondendo esta de quem a vislumbra a partir de sul.

¹⁴⁴ Informação retirada do site do gabinete AP Arquitectos. Consultado em: <http://www.ap-arquitectos.pt/projectosDetail.php?Hotel-Marina-Atl-ntico-3>

¹⁴⁵ Idem.

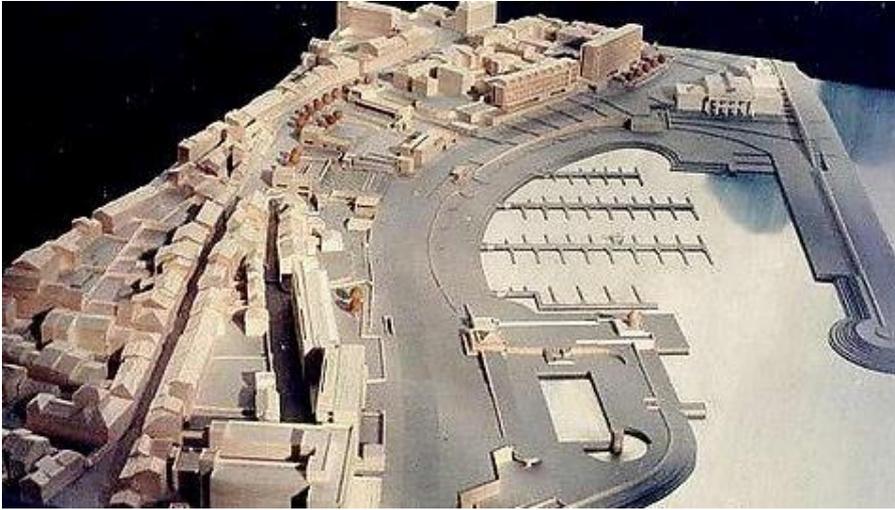


Fig. 104 – Proposta apresentada no concurso de ideias para a urbanização da Zona da Calheta, por parte do gabinete de arquitectura AAMD, 1998 – 2001.



Fig. 105 – Avenida marginal com o Hotel Marina Atlântico À direita, Julho de 2016.

Em 1999, na altura em que já se projectava o hotel acima descrito excluindo qualquer plano de conjunto com o aterro da calheta, surge o Decreto Legislativo Regional que retomava a urbanização da Calheta de Pêro Teive, mas desta vez permitindo a construção de volumetrias maiores destinadas a espaços de cultura e lazer. Entre as obrigações do referido decreto constava ainda a construção de um outro Hotel e casino, como de resto se veio a concretizar nos anos seguintes ¹⁴⁶.

Em 2002 adjudica-se a concessão que demandava o início das actividades dentro dos três anos seguintes, mas tal não aconteceu e em 2006 é promulgada a revisão do PDM de Ponta Delgada. Nesta revisão é, uma vez mais, aumentada as áreas e volumes para mais do dobro do que tinha sido permitido no Decreto Legislativo, tendo como objectivo a sua ocupação para lazer, cultura, turismo e comércio ¹⁴⁷.

Em consequência desta revisão e do que já estava anunciado no Decreto Legislativo é iniciada, na segunda metade da primeira década do século XXI, a construção do Hotel Azor e do casino anexo a este. Com projecto de arquitectura da *Multiconsult. Gomes de Menezes, Arquitectos*, o hotel ficaria implantado no extremo nascente do aterro da Calheta, um edifício com uma frente de aproximadamente 85 metros e que iria subir até aos 9 pisos (fig.107). O hotel só seria inaugurado no presente ano de 2016, estando o casino ainda fechado. Dava-se assim mais um passo em direcção ao emparedamento da cidade.

Paralelamente à construção do Hotel Azor, dá-se também início à ocupação do aterro correspondente à bacia da Calheta de Pêro Teive (fig.106).

¹⁴⁶ CARVALHO, Jorge Kol – Arquitectura XVIII. Açores Bloco de Esquerda [Em linha], (2013) [Consult. 14 Set. 2016]. Disponível em : <http://acoreshloco.org/autarquicas-2013/arquitectura-xviii/1299>].

¹⁴⁷ Idem.



Fig. 106 – Vista da frente-mar de Ponta Delgada, com a obra da Calheta de Pêro Teive abandonada à esquerda, o Hotel Azor ao centro e a marina à direita. Janeiro de 2016.



Fig. 107 – Hotel Azor, Janeiro de 2016.



Fig. 108 – Calheta de Pêro de Teive já aterrada mas ainda sem nenhuma construção no terreno, vista a partir da marina, 1990's. Note-se no alto da imagem a Igreja da Mãe de Deus.



Fig. 109 – Perspectiva 3D do alçado sul da proposta que foi construída, apresentada pelo gabinete Saraiva + Associados, para os terrenos da Calheta, 2000's.

Seguindo o descrito na revisão de 2006 do PDM, o projecto idealizado iria apresentar-se com uma volumetria maior, respondendo a um programa mais ambicioso, explorando um conceito de centro comercial ao ar livre.

Com o nome de *Deck Shopping*, e projecto da autoria do gabinete *Saraiva + Associados*, este baseava-se num conjunto de volumes destinados a lojas, escritórios e restauração, todos implantados à mesma cota, acabando com qualquer possibilidade de uma implantação em anfiteatro que respeitasse a ligação visual entre a Rua Eng.º José Cordeiro e o mar, esta seria uma implantação que acompanhava e obstruía o casario situado a norte. Sob estes volumes seriam ainda construídos dois pisos para estacionamento.

Este projecto ia ocupar todo o aterro da Calheta, apagando qualquer memória daquilo que tinha sido este espaço, e estragando a ligação, quer visual quer espacial, entre a Rua Eng.º José Cordeiro e a zona da marina, relação que tinha sido cuidadosamente protegida aquando da construção do Clube Naval, das piscinas e da marina (fig.108).

A estrutura do empreendimento seria rapidamente construída, e com a mesma rapidez a obra seria interrompida, quer por falência, por desentendimentos das empresas envolvidas¹⁴⁸ ou pelo desagrado da população em relação ao que esta via erguer-se no referido terreno. A interrupção das obras iria deixar o aterro da Calheta num autêntico estaleiro de obras, que se manteria até hoje.

Os vários anos em que a obra estaria interrompida seriam marcados por forte contestação pública que impulsionaria uma revisão e reestruturação do que se tinha construído naquele espaço.

A revisão, datada do presente ano de 2016 e levada a cabo pelo mesmo gabinete de arquitectura, contempla a demolição dos volumes construídos sobre os pisos do estacionamento,

¹⁴⁸ CARVALHO, Jorge Kol – Arquitectura XVIII. Açores Bloco de Esquerda [Em linha], (2013) [Consult. 14 Set. 2016]. Disponível em : <http://acores.bloco.org/autarquicas-2013/arquitectura-xviii/1299>].

reduzindo substancialmente a volumetria construída. A área, que outrora seria destinada à ocupação de lojas e restauração (fig.111), dará lugar a um jardim público que ocupará grande parte da área que cobre o estacionamento. No entanto, como as demolições projectadas são relativas a áreas que seriam fonte de rendimento do empreendimento, o novo projecto acaba por contemplar a construção de um novo volume, destinado a uma nova unidade hoteleira, que apesar de ainda não se saber a sua tipologia, sabe-se que será implantada no limite nascente, junto ao Hotel Azor, e terá 3 pisos (fig.112). Uma nova solução para um terreno que se vende como público, mas que é planeado tendo como motor interesses privados.

A Calheta é assim mais do que um assunto do passado, é essencialmente um assunto do presente, numa altura em que este espaço continua sem uma solução final passadas quase três décadas desde o seu aterramento.



Fig. 110 – Vista aérea da Calheta, 2013. No canto inferior direito encontra-se as traseiras do Hotel Marina Atlântico, ao centro a obra abandonada da Calheta de Pêro Teive, e em cima mais à direita o Hotel Azor.

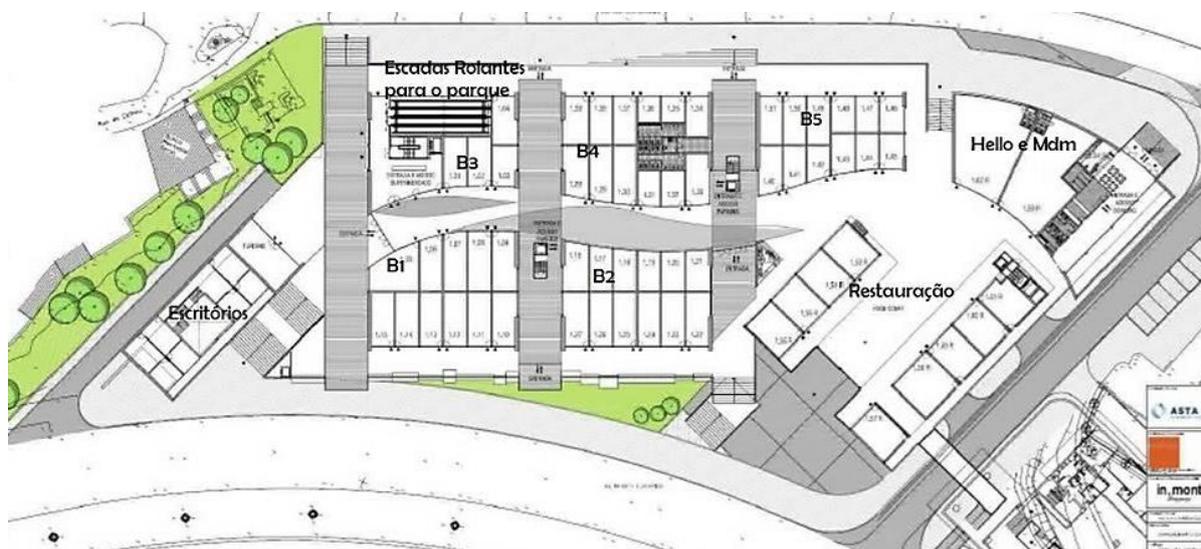


Fig. 111 – Planta do piso 0 da proposta que foi construída nos terrenos da Calheta, representativa dos volumes a serem futuramente demolidos.



Fig. 112 – Perspectiva 3D da nova solução apresentada pelo gabinete Saraiva + Associados para o terreno da Calheta de Pêro de Teive, 2016.



Fig. 113 – Calheta de Pêro de Teive em 1906.



Fig. 114 – Calheta de Pêro de Teive, já aterrada e servindo de estacionamento, 2000's.



Fig. 115 – Situação actual da Calheta de Pêro de Teive, Julho de 2016. Note-se à direita um dos volumes a ser futuramente demolido.

3.2 – As Portas do Mar

Uma vez finda a ocupação dos aterros, criados em consequência da construção dos dois troços da avenida marginal, o século XXI, vem dar a testemunhar à cidade, uma vez mais, a alteração do desenho da sua linha de costa, através de uma obra que iria reformular a já construída avenida marginal.

Esta obra apesar de não aparecer incluída no Plano de Urbanização de Ponta Delgada da autoria de José Lamas (fig.116), iniciado em 1989 e ainda em vigor, ia ao encontro dos objectivos do mesmo plano, no que dizia respeito a uma frente marítima de carácter mais publico e virado para o turismo¹⁴⁹. O referido plano projectava a construção de outra marina no interior da baía de Ponta Delgada Junto ao Forte de São Brás onde, antes da construção da avenida marginal, se situava o Areal de São Francisco, e ainda a construção de um grande porto de pesca na zona da Pranchinha, coincidindo com o final da Avenida Dr. João Bosco Mota Amaral. Este último não seria construído, pelo menos até ao presente ano, e a marina projectada no plano viria surgir integrada no novo empreendimento.

Numa política de contínuo investimento em prol do turismo, desta vez as atenções voltavam-se para quem chegava à cidade a partir do mar. Em 2002 os passageiros associados às viagens de cruzeiro correspondiam a 27.587, um aumento de 79% em relação ao ano anterior¹⁵⁰. Nesta altura os cruzeiros e os ferries inter-ilhas que aportavam na cidade, não tinham outra solução senão ancorar no Porto de mercadorias de Ponta Delgada, pelo que era necessário arranjar uma solução. Foi então

¹⁴⁹ CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p.161

¹⁵⁰ DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013. p. 231

definido um programa de reestruturação do porto de Ponta Delgada, separando as zonas de transporte de mercadorias e de pesca industrial das áreas de transporte de passageiros¹⁵¹.

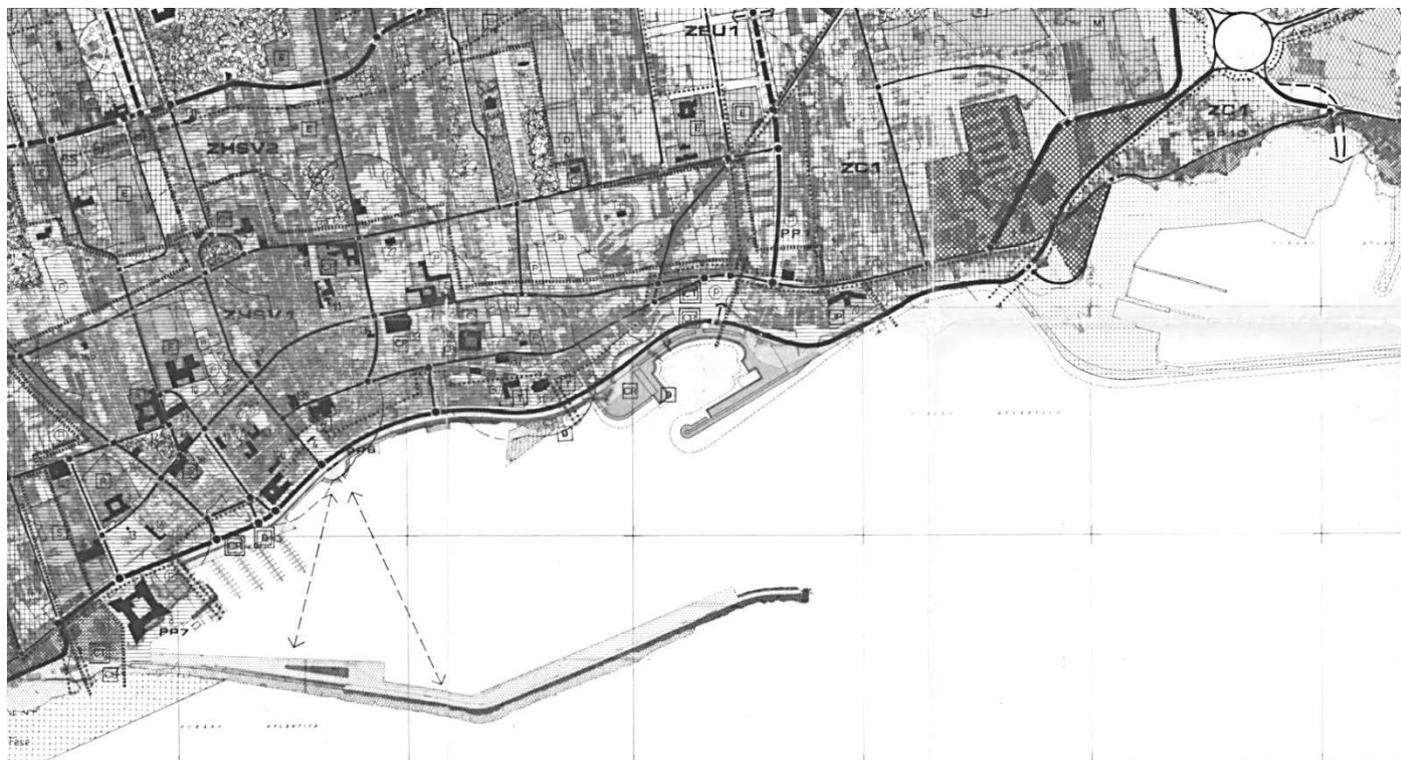


Fig. 116 – Detalhe do Plano de Urbanização de Ponta Delgada e Áreas Envolventes, de José Lamas, 1989.

¹⁵¹ Informação retirada do site do gabinete *Risco*. Consultado em: http://www.risco.org/pt/02_08_pontadelgada.jsp

Surgiria assim um novo empreendimento, provido de infra-estruturas, capazes de receber tanto os ferries inter-ilhas como os maiores navios de cruzeiros (fig.118). Esta nova obra, idealizada ainda em 2002, teria início em 2006 com projecto do gabinete de Arquitectura *Risco*. A obra seria inaugurada a 5 de Julho de 2008¹⁵² dentro das datas estipuladas.

Este empreendimento viria adoptar o nome de *Portas do Mar*, quase que numa adaptação do nome das históricas Portas da Cidade, que outrora eram a real entrada na cidade de quem chegava de barco a Ponta Delgada. As Portas do Mar eram assim construídas como uma derradeira tentativa de abrir a cidade ao mar, dando continuidade ao que tinha acontecido com o conjunto de obras do Arq. Kol de Carvalho, mas a uma maior escala, ao mesmo tempo que iria dotar a cidade de um novo empreendimento multifacetado.

Esta nova intervenção na cidade iria implantar-se a sul do limite criado pelo 1º troço da avenida marginal, ocupando toda a sua extensão, desde o Forte de São Brás até às novas piscinas de São Pedro¹⁵³.

Esta obra contemplava a construção de uma marina de recreio, um novo cais para navios de passageiros, uma piscina oceânica, um parque de estacionamento subterrâneo, um pavilhão para eventos, galerias comerciais e restaurantes¹⁵⁴ (fig.117).

¹⁵² DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013. p. 271

¹⁵³ Informação retirada do site do gabinete *Risco*. Consultado em: http://www.risco.org/pt/02_08_pontadelgada.jsp.

¹⁵⁴ Idem.

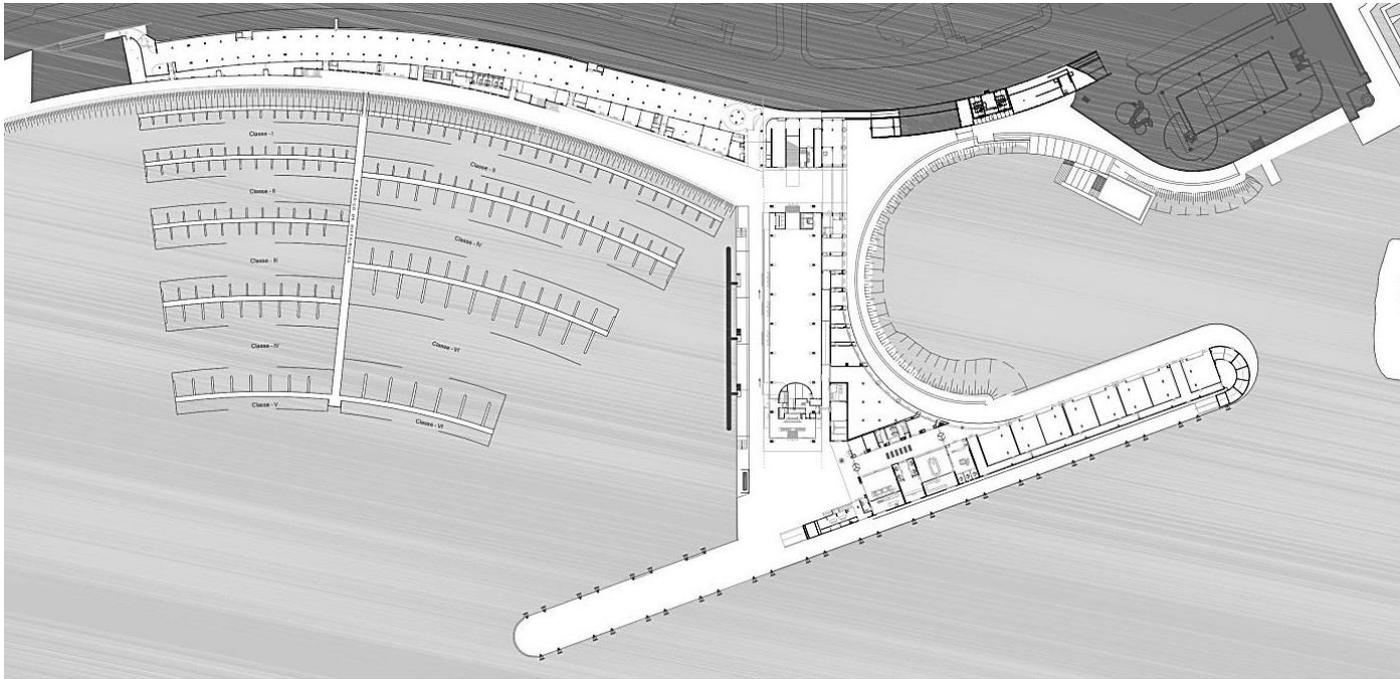


Fig. 117 – Planta piso térreo das *Portas do mar*.



Fig. 118 – Vista de poente sobre as *Portas do Mar*, com um cruzeiro atracado no terminal marítimo, Julho de 2016

A implantação das Portas do Mar iria funcionar como uma extensão do passeio Sul da avenida marginal, uma vez que todo o empreendimento seria construído a partir da sua cota para baixo, acrescentando-lhe área e espaços verdes, incluindo ainda a criação de um novo passeio público, desta vez projectado quase ao nível do mar (fig.119).

A única parte da obra que se destacaria acima da cota da avenida marginal seria o volume correspondente a um restaurante panorâmico, virado ao mar, em que da sua cobertura resulta um anfiteatro exterior virado para uma grande praça exterior, e conseqüentemente para a cidade, servindo de palco para a sua contemplação. A zona, onde se situaria esta grande praça exterior e o anfiteatro, seria implantada perpendicularmente à linha de costa, coincidindo com a Rua de São Pedro. Note-se que esta relação espacial entre a Rua de São Pedro e as *Portas do Mar*, já tinha sido privilegiada no complexo náutico projectado pelo Arq. Luiz Cunha para o mesmo espaço, e também na primeira proposta de Sir John Rennie para a construção do Porto Artificial de Ponta Delgada, onde este escolhia esta localização para a implantação do molhe nascente.

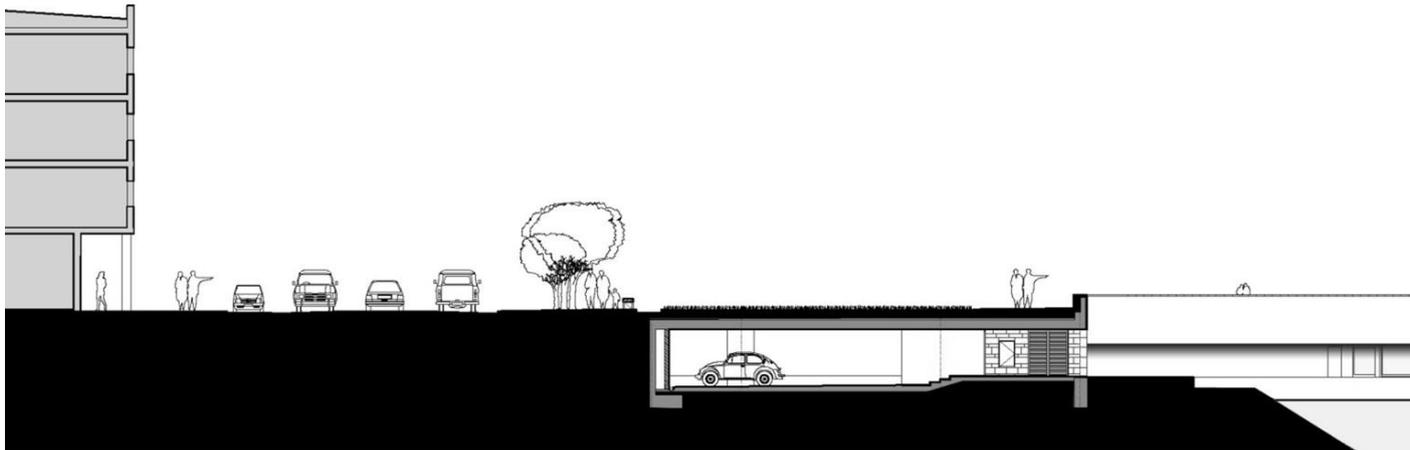
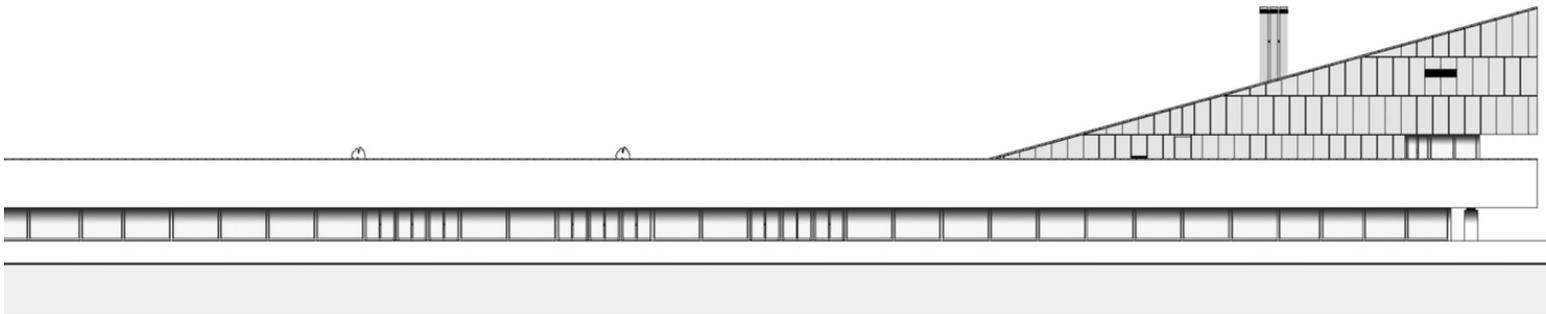


Fig. 119 – Corte transversal à avenida marginal, aparecendo o alçado poente das *Portas do Mar*.

Esta tornou-se numa solução mais complexa e mais rica em termos espaciais quando comparada com a rigidez que a avenida marginal instaurara na cidade aquando da sua construção, dotando a frente-mar da cidade com mais espaços que possibilitam a vivência social mais próxima do mar, dando-lhe por sua vez, um carácter mais vivo e mundano¹⁵⁵.

As *Portas do Mar* erguem-se assim como uma obra claramente contemporânea, que veio a servir literalmente de palco, oferecendo novas perspectivas sobre uma cidade iniciada no século XV, forçosamente escondida por uma frente, erguida a partir da segunda metade do século XIX, composta por edifícios dos mais variados estilos e escalas (fig.120).

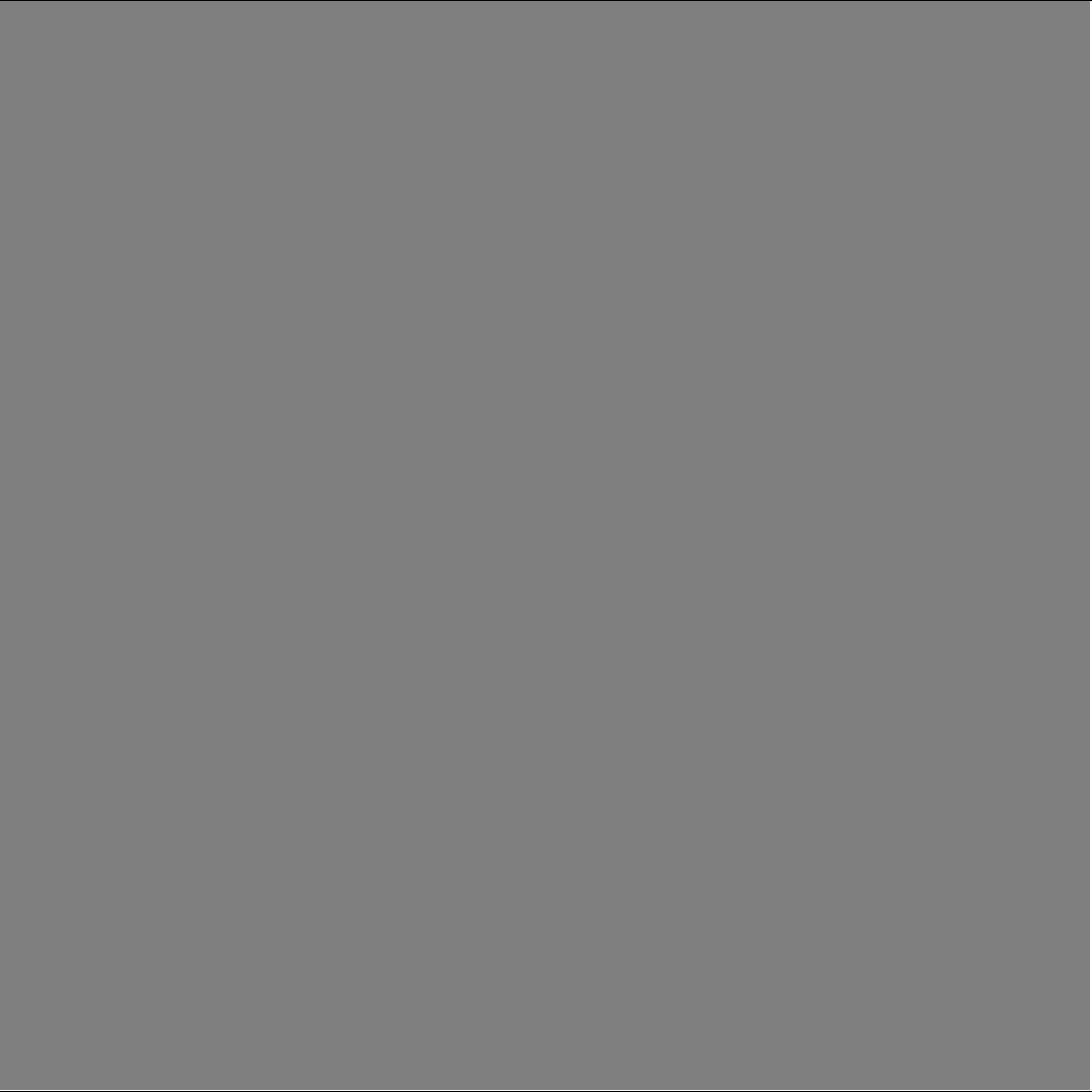


¹⁵⁵ Informação retirada do site do gabinete *Risco*. Consultado em: http://www.risco.org/pt/02_08_pontadelgada.jsp.



Fig. 120 – Vista panorâmica da frente-mar da cidade de Ponta Delgada, captada a partir do cimo do anfiteatro das *Portas do Mar*, 2010's.





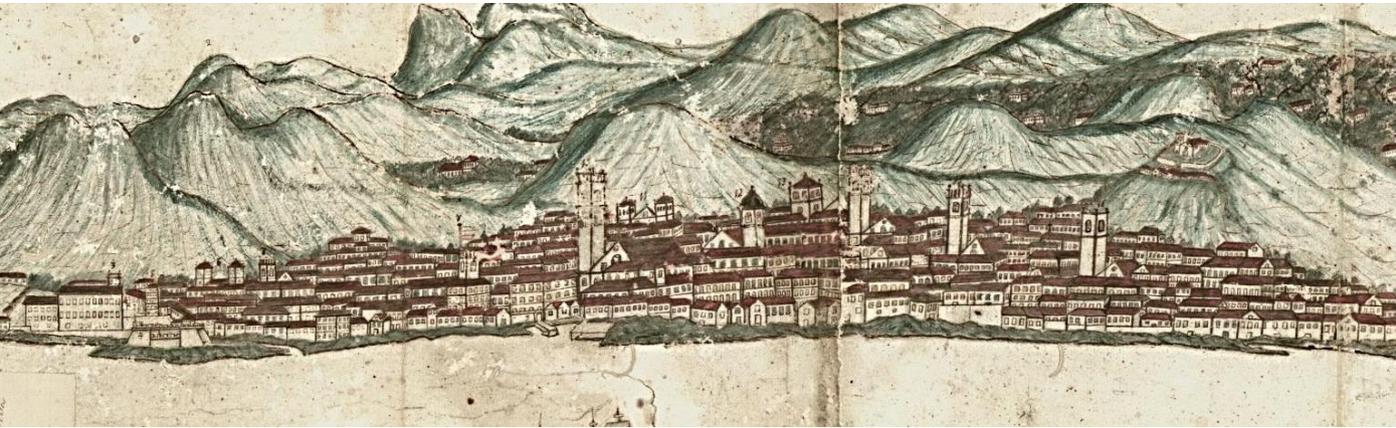


Fig. 121 – A cidade de Ponta Delgada em 1783.

4

Considerações Finais

Ponta Delgada era, até ao século XX, uma cidade visivelmente erguida de costas para o mar, onde as traseiras das casas formavam uma espécie de muralha, contornando a sinuosa linha de costa da cidade e protegendo-a das vagas marítimas.

Com a construção do Porto Artificial de Ponta Delgada, a cidade passou a ficar mais protegida, e conseqüentemente passou a existir a vontade de uma nova relação visual com o mar, vontade que se concretizou através da construção de uma nova frente, numa tentativa de embelezamento da cidade.

De modo a concretizar esta vontade, surge a avenida marginal, que ao ser construída em duas fases (uma relativa à Avenida Infante Dom Henrique e a outra relativa à Avenida Dr. João Bosco

Mota Amaral), veio possibilitar a viragem da cidade ao mar através de novas construções realizadas sobre os aterros que surgiram, que vieram alterar a escala doméstica que caracterizava a cidade.

As várias fases de aterro, realizadas a partir do século XX na frente litoral da cidade, e que foram responsáveis pela modificação da sua linha de costa, podem ser categorizadas em 3 fases, concretizadas em espaços temporais distintos, sendo elas a Avenida Infante Dom Henrique (1º troço da avenida marginal), iniciada a poente da cidade em 1948 e inaugurada em 1952; a Avenida Dr. João Bosco Mota Amaral (2º troço da avenida marginal), construída no final da década de 80, dando continuidade ao 1º troço em direcção a nascente; e o empreendimento das *Portas do Mar*, iniciado em 2006 e inaugurado em 2008, construído a sul do 1º troço da avenida.

Estas várias fases que categorizam o surgimento dos vários aterros, denunciam a orientação que a sua urbanização seguiu, de poente para nascente, dando azo a uma sectorização funcional da frente-mar da cidade. O primeiro núcleo a ficar consolidado, foi o correspondente à “arquitectura do Estado Novo” com um conjunto de edifícios associados a um programa público, ao qual se seguiram o núcleo modernista, introduzindo a habitação e um misto de usos na frente da cidade, e o núcleo turístico, ocupando os aterros mais recentes a nascente da cidade e a sul da avenida marginal.

Com a construção da avenida marginal e pelo conseqüente surgimento de vários espaços urbanizáveis na frente da cidade, começaram a surgir uma série de novos edifícios e espaços públicos, que vieram alterar a silhueta da cidade introduzindo novas escalas, nem sempre em concordância com a cidade antiga.

A silhueta de Ponta Delgada era, até à segunda metade do século XX, marcada pelas torres sineiras e torreões das inúmeras igrejas e conventos espalhados pela cidade (fig.121), ou seja, os elementos de maior escala da cidade eram construções que a cidade já tinha absorvido na sua malha, e que faziam parte da sua memória, mas com o passar do tempo esta escala, associada à monumentalidade de edifícios religiosos, subverteu-se por completo.

A nova frente da cidade vinha assim testemunhar, a partir do século XX, 8 momentos em que a escala da cidade se alteraria, inserindo nesta, novas maneiras de se fazer arquitectura e de organizar o espaço público, que até então não se tinha concretizado.

Podemos concluir então que estes momentos são, por ordem cronológica:

1. A construção da Avenida Infante Dom Henrique - através de uma atitude claramente moderna, ignorando o desenho da sua costa e implantando um tipo de via automóvel mais larga, associada a um passeio público, também largo e aberto ao mar;
2. O conjunto de edifícios do Estado Novo - através de um conjunto de edifícios com carácter unitário e tradicionalista, transmitindo uma certa monumentalidade e associando-os a obras públicas;
3. As Praças do estado novo - subvertendo a função que a praça desempenhava na cidade, passando a privilegiar o enquadramento dos edifícios que as contornam e a organização viária em detrimento da criação de praças que potenciassessem uma vivência mais social;
4. O quarteirão do conjunto residencial Dr. Rosa – através de um conjunto de expressão claramente moderna e horizontal;
5. O empreendimento *Sol-Mar* – através do rompimento da escala física e programática, dotando toda a cidade de um tipo de programa único, que juntou várias funções no mesmo edifício;

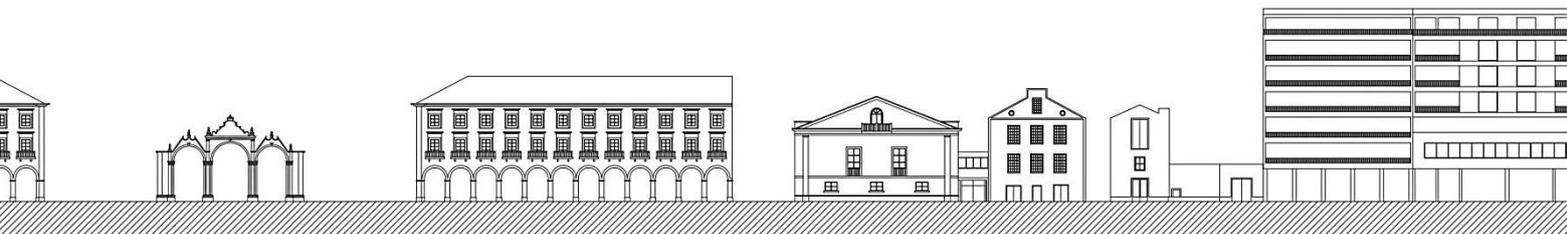
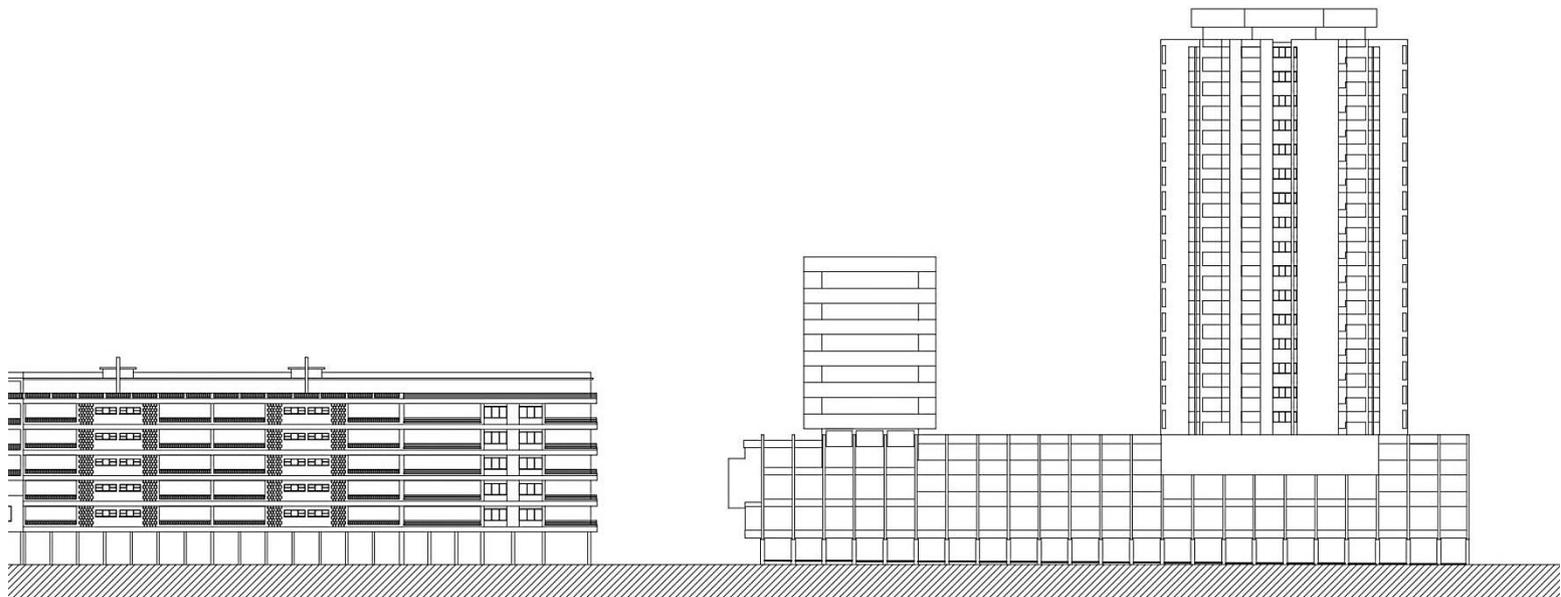


Fig. 122 – Parte da frente-mar de Ponta Delgada, desde a Praça Gonçalo Velho até ao edifício Sol-Mar.

6. O complexo náutico do Arquitecto Jorge Kol de Carvalho – criando uma nova centralidade na cidade, através de um conjunto pós-moderno, associado a um programa lúdico que aproximou fisicamente a cidade do mar;
7. Os hotéis do século XXI – com a introdução de novos materiais segundo uma estética mais contemporânea, e continuando o emparedamento da cidade, derivado de volumes altos e largos;
8. As Portas do Mar – através de um programa multifacetado, que explorou novas relações entre a cidade e o mar, resolvendo o distanciamento, entre estes dois, que o 1º troço da avenida marginal tinha criado, alterando uma vez mais a linha de costa da cidade.



Estes vários momentos fizeram da frente da cidade uma espécie de manta de retalhos, expondo uma série de construções representativas de diferentes épocas. Esta variação e falta de coesão entre os vários edifícios construídos, foi potenciada pelo facto de não se ter seguido nenhum plano urbanístico, apesar de terem sido projectados vários planos ao longo dos anos em que a frente da cidade se consolidou.

Os edifícios da nova frente da cidade erguiam-se assim com os seus alçados principais de frente para o mar, virando desta vez as costas à cidade, contrariamente ao que tinha acontecido nos séculos anteriores. Ao virar as costas à cidade, esta nova frente vinha também emparedá-la, tirando-lhe protagonismo de quem a vislumbra a partir de sul, e alterando desta maneira o que tinha sido a memória da cidade até ao século XX. A cidade que em tempos virava as costas ao mar, passava a virar as costas a si mesma.

Das construções anteriores ao século XX ainda presentes na frente da cidade encontram-se apenas as Portas da Cidade de 1783, embora em 2º plano e fora da sua localização original; a antiga Casa da Alfândega de 1518, parcialmente demolida no início da década de 50, sendo actualmente o estabelecimento da PSP; dois edifícios situados a nascente da antiga Casa da Alfândega; a antiga residência de Thomaz Hickling, ampliada e transformada para alojar o Hotel de São Pedro já no século XX; e por fim a igreja de mesmo nome datada de 1521.

Apesar da frente litoral da cidade já se encontrar relativamente consolidada, ainda há espaço para especular futuras alterações que este trecho da cidade ainda possa vir a sofrer.

Para além da já referida revisão da obra, presente no aterro da Calheta de Pêro de Teive e referido no ponto 3.1 deste mesmo trabalho, foi apresentado também no presente ano um projecto para a construção de um aquário em Ponta Delgada, mais precisamente na sua baía. O projecto, que apresenta um volume já de si pobre, será implantado numa localização ainda mais infeliz. Se este

vier a ser concretizado, situar-se-á na baía de Ponta Delgada entre o Forte de São Brás e a marina das *Portas do Mar*, ficando localizado imediatamente a sul do Palácio dos CTT.

Uma outra zona da cidade que ainda poderá vir a sofrer alterações é a zona imediatamente a nascente do Hotel Azor. Esta zona tem aparecido em vários planos urbanísticos realizados para Ponta Delgada, inclusive o que ainda está em vigor da autoria do Arquitecto José Lamas datado de 1989, onde é notória a vontade de prolongamento da Avenida D. João III, até esta intersectar a Avenida Dr. João Bosco Mota Amaral, potenciando uma revitalização desta zona, que poderá vir a ser reforçada por uma futura reabilitação do actual estabelecimento prisional de Ponta Delgada, situado a nascente desta zona, uma vez que está a ser ponderada a construção de um novo estabelecimento em outra zona da ilha.

Dar-se-á assim continuidade à construção da frente de uma cidade, que a partir de meados do século XX ergueu-se fora de um pensamento unitário e de integração com a cidade antiga. Uma frente hierarquizada e sectorizada tanto funcionalmente como volumetricamente, realizada sobre um território faseadamente conquistado ao mar (plantas 13, 14, 15 e 16).

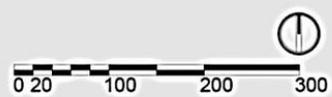


Fig. 123 – Vista aérea da cidade de Ponta Delgada, Julho de 2016.





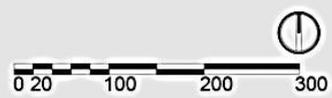
Planta 13 – A cidade no final do séc. XIX.







Planta 14 – A cidade em meados do séc. XX.







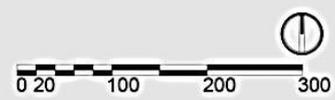
Planta 15 – A cidade no final do séc. XX.







Planta 16 – A cidade em 2016



Fontes

Referências Bibliográficas

- AFONSO, Carlos Falcão. *Ponta Delgada: Vandalismo ou desenvolvimento?*, [Ponta Delgada], Câmara Municipal de Ponta Delgada, 2006.
- BORGES, Pedro Maurício de Loureiro Costa. *O Desenho do Território e a Construção da Paisagem na Ilha de São Miguel, Açores, na segunda metade do século XIX, através de um dos seus protagonistas* [Tese de Doutoramento]. Coimbra: Universidade de Coimbra; 2007.
- CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade* [Dissertação de Mestrado]. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013.
- CALDAS, João Vieira. *Arquitectura Popular Dos Açores*, [Lisboa], Ordem dos Arquitectos, 2000.
- CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, [Angra do Heroísmo], Instituto Açoriano da Cultura, 2002.
- CARITA, Rui. “As Cidades Insulares no Universo Urbanístico Português” in *Arquipélago – história*. V. III. Ponta Delgada. Universidade dos Açores. Pp. 45-54.
- D'ATHAIDE, Luís Bernardo Leite. *A urbanização de Ponta Delgada e a sua arquitectura*, Oficina Artes Gráficas, 1948.

- DIAS, Fátima Sequeira. *Ponta Delgada – 450 Anos de Cidade*. [Ponta Delgada], Câmara Municipal de Ponta Delgada; 1996.
- DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013.
- FERNANDES, José Manuel. *Cidades e Arquitecturas*, [Lagoa], Livros Horizonte, 1999.
- FERNANDES, José Manuel. *Cidades e Casas da Macaronésia. Evolução do Território e da Arquitectura Domésticas nas Ilhas Atlânticas sob influência Portuguesa – Quadro Histórico, do Séc. XV ao Séc. XVIII* [Dissertação de Doutoramento]. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa; 1992.
- FERNANDES, José Manuel. *História Ilustrada da Arquitectura dos Açores*, [Angra do Heroísmo], Instituto Açoriano da Cultura, 2008.
- FERNANDES, José Manuel. *Português suave: arquitecturas do Estado Novo*, [Lisboa], IPPAR, 2003.
- FURTADO, Nuno Manuel Ferreira Soares. *O Impacto da Contendorização nas Cidades Portuárias: o caso do Porto de Ponta Delgada (1979-2009)* [Dissertação de Mestrado]. Lisboa: ISCTE-IUL; 2011.

- HENRIQUE, Andrea Micaela de Sá Pacheco. *Ponta Delgada – A imagem da cidade, factor de identidade e dinâmica* [Dissertação de Mestrado]. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa; 2008.
- JORGE, Filipe; VALDEMAR, António. *Açores vistos do céu*, Argumentum, 1998.
- LAMAS, J., COELHO, C.D., FERNANDES, S., PROENÇA, S., COSTA, J.P., SILVA, J., BENTO, P., BICHEIRO, A., BRANCO, A., SILVA, C., MATEUS, D., CALADO, M., CARVALHO, G., *A Praça em Portugal - Açores: Inventário de Espaço Público*, [Lisboa], Secretaria Regional do Ambiente e do Mar, 2005.
- LARANJEIRA, Mateus Eduardo da Rocha. *As Casas de Câmara e Cadeia nos Açores (séculos XV – XVIII)* [Dissertação de Mestrado]. Faro: Universidade do Algarve; 2013.
- LEITE, Antonieta Reis. *Açores, Cidade e Território – Quatro Vilas Estruturantes* [Tese de Doutoramento]. Coimbra: Universidade de Coimbra; 2012.
- MARTINS, Francisco Ernesto de Oliveira. *Arquitectura popular Açoriano/Brasileira*. Governo Regional dos Açores, 1996.
- MELLO, José de Almeida. *Ponta Delgada - Álbum de Memórias e Factos* [Ponta Delgada], Letras Lavadas edições, 2016.

- SILVA, José Miguel Mendes Freitas. *O Monumento e o Lugar. Relação entre o espaço público e o monumento na intervenção patrimonial contemporânea* [Dissertação de Mestrado]. Lisboa: Faculdade de Arquitectura – Universidade Técnica de Lisboa; 2010.
- TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida. *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII: Portugal-Brasil*, [Lisboa], Livros Horizonte, 1999.

Webgrafia

- RODRIGUES, Henrique de Aguiar – *O litoral de Ponta Delgada*. Açoriano Oriental [em linha], (08 de Abr de 2009) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.acorianooriental.pt/artigo/ver/182844>
- SOUSA, Soares - *Um aquário no porto de Ponta Delgada*. Açoriano Oriental [em linha], (14 de Março de 2016) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.acorianooriental.pt/artigo/um-aquario-no-porto-de-ponta-delgada>
- SOUSA, Soares - *Intervenções na área histórica da cidade*. Açoriano Oriental [em linha], (14 de Fevereiro de 2011) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.acorianooriental.pt/artigo/ver/213687>
- SOUSA, Soares - *O conflito entre o moderno e o antigo nos centros históricos das cidades*. Açoriano Oriental [em linha], (11 de Abril de 2012) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://www.acorianooriental.pt/artigo/ver/225291>
- SOUSA, Soares - *Reabilitação nos centros urbanos*. Açoriano Oriental [em linha], (19 de Fevereiro de 2013) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.acorianooriental.pt/artigo/reabilitacao-nos-centros-urbanos>
- SOUSA, Soares - *Os empreendimentos da Calheta de Pêro de Teive*. Açoriano Oriental [em linha], (30 de Abril de 2013) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.acorianooriental.pt/artigo/os-empreendimentos-da-calheta-de-pero-de-teive>
- SOUSA, Soares - *Os despropósitos urbanísticos, a Calheta e a reação dos cidadãos*. Açoriano Oriental [em linha], (16 de Outubro de 2013) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://www.acorianooriental.pt/artigo/os-despropositos-urbanisticos-a-calheta-e-a-reacao-dos-cidadaos>

- SOUSA, Soares – *Ainda a Calheta*. Açoriano Oriental [em linha], (10 de Fevereiro de 2014) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://www.acorianooriental.pt/artigo/ainda-a-calheta>
- SOUSA, Soares – *A evolução urbanística das pequenas cidades*. Açoriano Oriental [em linha], (09 de Setembro de 2014) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://www.acorianooriental.pt/artigo/a-evolucao-urbanistica-das-pequenas-cidades>
- SOUSA, Soares – *O que será no futuro o complexo urbanístico da Calheta*. Açoriano Oriental [em linha], (15 de Junho de 2015) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://www.acorianooriental.pt/artigo/o-que-sera-no-futuro-o-complexo-urbanistico-da-calheta>
- CARVALHO, Jorge Kol – *Manifesto pela requalificação da cidade de Ponta Delgada*. Açoriano Oriental [em linha], (23 de Setembro de 2013) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://acores.bloco.org/autarquicas-2013/manifesto-pela-requalificacao-da-cidade-de-ponta-delgada/1338>
- CARVALHO, Jorge Kol – *Arquitetura XXVIII*. Açoriano Oriental [em linha], (03 de Junho de 2014) [Consult. 12 de Abril de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://acores.bloco.org/arquitetura-xxviii/1588>
- CARVALHO, Jorge Kol – *Arquitetura XLIX*. Açoriano Oriental [em linha], (04 de Outubro de 2016) [Consult. 05 de Outubro de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://acores.bloco.org/arquitetura-xlix/2512>

Índice de Figuras

As imagens relativas aos separadores dos capítulos foram editadas pelo autor, a partir do ortofotomapa obtido através do bing maps. [em linha]. [Consult. 04 de Outubro de 2016] Disponível em WWW:<URL: <https://www.bing.com/mapspreview>

Fig. 1 - Cidade de Ponta Delgada. Delimitação da área de estudo. Imagem editada a partir da original: in *Google Maps* [em linha]. [Consult. 21 de Setembro de 2016] Disponível em WWW:<URL: <https://www.google.pt/maps/preview>

Fig. 2 – Vista aérea de Ponta Delgada, vista a partir de poente, com o porto artificial ainda em construção. 9 de Maio 1926. [em linha]. [Consult. 19 de Maio de 2016] Disponível em WWW:<URL:<https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.227865880651605.41083.197544470350413/302642016507324/?type=3&theater>

Fig. 3 – Vista aérea de Ponta Delgada, vista a partir de sul, com o porto artificial em 1º plano. Finais da década de 1960. [em linha]. [Consult. 19 de Maio de 2016] Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/204781019626758/?type=3&theater>

Fig. 4 – Planta da 1ª proposta de Sir John Rennie para o Porto de Ponta Delgada, 1838. Disponível na BPARPD. Cota: EC–Cart-7.

Fig. 5 – Areal de São Francisco em destaque com um molhe de protecção, 1806. Detalhe da *Chart of the Island of Saint Michael*. Disponível na BNP. Cota: C.C. 95 R. / C.C. 571 R.

Fig. 6 – Planta da proposta de John Scott Tucker para o Porto de Ponta Delgada, com a proposta de requalificação do Areal de S. Francisco, 1853. Consultado em: DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013.

Fig. 7 – Planta da 2ª proposta de Sir John Rennie para o Porto de Ponta Delgada, 1861. Detalhe de *Porto Artificial de Ponta Delgada na Ilha de San Miguel, Açores*. Disponível na BNP. Cota: C.C. 276 A

Fig. 8 – Cidade de Ponta Delgada já com uma parte do porto construída, 1893. Imagem editada a partir da original. Disponível na BPARPD. Cota: EC–Cart-12

Fig. 9 – Cidade de Ponta Delgada já com a sua linha de costa alterada, 1954. Consultado em: DIAS, Fátima Sequeira. *O Porto de Ponta Delgada – Da vontade à concretização*. Portos dos Açores, S.A.; 2013.

Fig. 10 - Fig. 10 – Vista aérea do centro da cidade, 1940's. [Em linha]. [Consult. 19 de Maio de 2016] Disponível em WWW:<URL:<https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/202514756520051/?type=3&theater>>

Fig. 11 – Antepiano Geral de Urbanização de Ponta Delgada, João de Aguiar, 1945. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 191.

Fig. 12 – Vista da frente sul da cidade de Ponta Delgada, 20 de Agosto de 1915. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016] Disponível em WWW:<URL: <http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/FragataSarmiento/Sarmiento-Viaje15.htm>>

Fig. 13 – Vista parcial da Avenida Infante D. Henrique, 1960's. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016] Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/202855803152613/?type=3&theater>>

Fig. 14 – Início dos aterros junto à antiga Alfândega, para a construção da Avenida Infante D. Henrique, 1947. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016] Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/240914026013457/?type=3&theater>>

Fig. 14 – Secção transversal do Largo Visconde Bensaúde, início do séc. XX. - Desenho vectorizado do autor.

Fig. 15 – Secção transversal da Rua Machado dos Santos, início do séc. XX. - Desenho vectorizado do autor.

Fig. 16 – Secção transversal da Avenida Infante D. Henrique. Início do século XXI. - Desenho vectorizado do autor.

Fig. 17 – Vista aérea de Ponta Delgada, com a Avenida Infante D. Henrique em destaque, 1953. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Edição Postal Nóbrega. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/206630636108463/?type=3&theater>>

Fig. 18 – Vista interior dos arcos da galeria com as escadas de acesso ao cais, 1908. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.202259753212218.36113.197544470350413/201788446592682/?type=3&theater>

Fig. 19 – Vista geral do Cais das Arcadas, 1920's. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.227865880651605.41083.197544470350413/199454293492764/?type=3&theater>

Fig. 20 – Início do aterro do Cais das Arcadas, 1947. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/698997793538409/?type=3&theater>

Fig. 21 – Os arcos do cais tapados, 2016. - Fotografia do autor.

Fig. 22 – Demolição do corpo Sul da Casa da Alfândega, 1950's. Arquivo fotográfico Laureano de Almeida. Consultado em: MELLO, José de Almeida. *Ponta Delgada - Álbum de Memórias e Factos* [Ponta Delgada], Letras Lavadas edições, 2016. p. 37.

Fig. 23 – Demolição do corpo Sul da Casa da Alfândega, 1950's. Arquivo fotográfico - Laureano de Almeida. Consultado em: MELLO, José de Almeida. *Ponta Delgada - Álbum de Memórias e Factos* [Ponta Delgada], Letras Lavadas edições, 2016. p. 37.

Fig. 24 – Mercado do Peixe. Pormenor da entrada a norte, finais do século XIX. Arquivo fotográfico – Nóbrega. Consultado em: MELLO, José de Almeida. *Ponta Delgada - Álbum de Memórias e Factos* [Ponta Delgada], Letras Lavadas edições, 2016. p. 43.

Fig. 25 – Mercado do Peixe. Vista poente com a cidade ao fundo, finais do século XIX. Autor Gilberto Nóbrega. Arquivo fotográfico – Nóbrega. Consultado em: MELLO, José de Almeida. *Ponta Delgada - Álbum de Memórias e Factos* [Ponta Delgada], Letras Lavadas edições, 2016. p. 42.

Fig. 26 – Início dos aterros para a construção da Avenida Infante D. Henrique, 1949. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/199269403511253/?type=3&theater>

Fig. 27 – Avenida Infante D. Henrique recentemente construída, ainda sem o arranjo urbanístico de J.J. Dumond, 1951. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/240707752700751/?type=3&theater>

Fig. 28 – O Palácio dos C.T.T. à esquerda a ser finalizado, visto de poente com a entrada principal ao centro, início de 1950's. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/240641086040751/?type=3&theater>

Fig. 29 – Visão geral do Palácio dos C.T.T., em destaque o alçado sul e nascente, 1954. Imagem retirada de um cartaz publicitário, realizado aquando da abertura do Palácio dos C.T.T.. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2013/09/o-correio-em-portugal-16.html>

Fig. 30 – Alçado poente do Palácio dos C.T.T. com a entrada principal, Julho de 2016. - Fotografia do autor.

Fig. 31 – Alçado sul do Palácio dos C.T.T. de Lisboa, do Arquitecto Adelino Nunes. Imagem editada a partir da original. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2014/01/palacio-das-comunicacoes.html>

Fig. 32 – Corpo nascente do Palácio dos C.T.T., Julho de 2016. - Fotografia do autor.

Fig. 33 – Parte sul da Prala Gonçalo Velho. Contexto da proposta de João de Aguiar para a relocalização das Portas da Cidade, 1977. Autor – Varela Pécurto [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/703251103113078/?type=3&theater>

Fig. 34 – Proposta de João de Aguiar para a relocalização das Portas da Cidade, 1952. Consult. Em: Correio dos Açores, *As Portas da Cidade*, 24 de Fevereiro de 1952, Ponta Delgada.

Fig. 35 – Vista da Prça do Município. Contexto da proposta de Veloso dos Reis para a relocalização das Portas da Cidade, 2013. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.cm-pontadelgada.pt/site/frontoffice/default.aspx?module=news/news&id=92465>

Fig. 36 – Proposta de Veloso dos Reis para a relocalização das Portas da Cidade, 1952. Consult. Em: Correio dos Açores, *As Portas da Cidade*, 24 de Fevereiro de 1952, Ponta Delgada.

Fig. 37 – Proposta de Diogo de Macedo para a realocação das Portas da Cidade, 1952. Consult. Em: Correio dos Açores, *As Portas da Cidade*, 24 de Fevereiro de 1952, Ponta Delgada.

Fig. 38 – Campo de S. Francisco. Contexto da proposta de Diogo de Macedo para a realocação das Portas da Cidade, 2013. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.acorianooriental.pt/noticia/requalificacao-do-campo-de-s-francisco-apresentada-em-ponta-delgada>

Fig. 39 – Proposta de Francisco Quintanilha para a realocação das Portas da Cidade, 1952. Consult. Em: Correio dos Açores, *As Portas da Cidade*, 24 de Fevereiro de 1952, Ponta Delgada.

Fig. 40 – Praça Gonçalo Velho. Contexto da proposta concretizada de Francisco Quintanilha para a realocação das Portas da Cidade, 2013. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Edição Postal - Foto Nóbrega. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/240105849427608/?type=3&theater>

Fig. 41 – Largo da Matriz, com as Portas da Cidade na sua localização original. 1920's. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.227865880651605.41083.197544470350413/243542325750627/?type=3&theater>

Fig. 42 – Demolição controlada das Portas da Cidade, para serem posteriormente realocadas, 1954. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/433233286781529/?type=3&theater>

Fig. 43 – Largo da Matriz, com a construção de um edifício de Francisco Quintanilha, onde se situavam as Portas da Cidade, Julho de 2016. - Fotografia do autor.

Fig. 44 – Apontamento perspéctico de Manuel de Oliveira, representativo da proposta do Arquitecto Francisco Quintanilha. 1953. Consult. Em: Correio dos Açores, *Um "Terreiro do Paço" em Ponta Delgada*, 29 de Novembro de 1953, Ponta Delgada.

Fig. 45 – Vista aérea de Ponta Delgada, com a Praça Gonçalo Velho em destaque, 2010's. [Em linha] [Consult. 16 de Agosto de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://geofly.labgeo.pt/fotografia/>

Fig. 46 – Vista do interior da Travessa do Aterro, Julho de 2016. – Fotografia do autor

Fig. 47 – Alçado terminado da lateral do edifício poente da Praça Gonçalo Velho, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 48 – Alçado inacabado da lateral do edifício nascente da Praça Gonçalo Velho, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 49 – Alçado sul da situação actual da Praça Gonçalo Velho Cabral e dos edifícios envolventes. – Desenho vectorizado do autor.

Fig. 50 – Alçado sul da Praça Gonçalo Velho Cabral e dos edifícios envolventes, com a hipotética construção integral dos edifícios de Francisco Quintanilha. Representado a vermelho encontra-se o edifício da antiga Alfândega, actual PSP. – Desenho vectorizado do autor.

Fig. 51 – Parte do manifesto *Senhor Ministro*, 1956. Consult. Em: *Senhor Ministro*, João Correia Rebelo, 1956.

Fig. 52 – Ilustração presente no *Manifesto á cidade de Ponta Delgada dos architectos e estudantes de arquitectura micaelenses*, 1953. Consult. Em: *Manifesto á cidade de Ponta Delgada dos architectos e estudantes de arquitectura micaelense*, João Correia Rebelo, 1953. Edição fac-similada: IAC, 2002.

Fig. 53 – Sistema construtivo dos edifícios da Praça Gonçalo Velho. Consult. Em: *Senhor Ministro*, João Correia Rebelo, 1956.

Fig. 54 – Edifícios da Praça Gonçalo Velho em construção. Consult. Em: *Senhor Ministro*, João Correia Rebelo, 1956.

Fig. 55 – Capitania do Porto de Ponta Delgada, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 56 – Comando da Defesa Marítima dos Açores e Capitania de Ponta Delgada. Projecto inicial de João de Aguiar, 1953. Consult. em: *Correio dos Açores, Projecto do edifício destinado ao Comando da Defesa Marítima do Arquipélago e Capitania do Porto de Ponta Delgada*, 06 de Dezembro de 1953, Ponta Delgada.

Fig. 57 – Praça Vasco da Gama, 1960's. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<[URL:https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/204743566297170/?type=3&theater](https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/204743566297170/?type=3&theater)>

Fig. 58 – Praça Vasco da Gama, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 59 – Edifício da nova Alfândega, com o pórtico de entrada em destaque, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 60 – Largo Dr. Manuel Carreiro, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 61 – Edifício das Finanças, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 62 – Alçado sul do Palácio dos CTT. – Desenho vectorizado do autor.

Fig. 63 – Alçado sul do edifício da nova Alfândega. – Desenho vectorizado do autor.

Fig. 64 – Alçado sul do edifício da Capitania. – Desenho vectorizado do autor.

Fig. 65 – Frente-mar da cidade em 1966. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Edição Postal – foto Nóbrega. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/208285449276315/?type=3&theater>

Fig. 66 – Avenida Infante D. Henrique, com o Hotel do Infante já construído, e a sobressair na silhueta da cidade, 1962. Foto editada a partir da original. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/703825639722291/?type=3&theater>

Fig. 67 – Cartaz publicitário da abertura do Hotel do Infante, 1961. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://estacaochronographica.blogspot.pt/2015/11/janela-para-o-passado-ha-55-anos-hotel.html>

Fig. 68 – Hotel do Infante em 1965. Foto editada a partir da original. [Em linha] [Consult. 19 de Maio de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/703769726394549/?type=3&theater>

Fig. 69 – Hotel do Infante já reabilitado para edifício de escritórios, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 70 – Alçado do conjunto residencial Dr. Rosa, com os eixos de simetria. – Desenho vectorizado do autor.

Fig. 71 – Planta de um dos fogos, do conjunto residencial Dr. Rosa. Foto editada a partir da original. Consultado em: CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 109.

Fig. 72 – Perspectiva da entrada de um dos edifícios do conjunto residencial Dr. Rosa. Consultado em: CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 108.

Fig. 73 – Parte do conjunto residencial Dr. Rosa, Julho de 2016. - Fotografia do autor.

Fig. 74 – Traseiras das casas da Rua dos Mercadores à esquerda, e à direita as traseiras das casas que viriam a ser escondidas pelo edifício “Sol-Mar”, início do séc. XX. [Em linha] [Consult. 24 de Agosto de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.202259753212218.36113.197544470350413/213927952045398/?type=3&theater>

Fig. 75 – Perspectiva do Hotel do Mar, Arq. Manuel Jacinto Simões, 1964. Consult. em: Açoriano Oriental, O “Hotel do Mar”, 05 de Dezembro de 1964, Ponta Delgada.

Fig. 76 – Planta de um projecto para um gimnodesportivo, Arq. Eduardo Read Teixeira, 1963. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 90.

Fig. 77 – Alçado poente dos edifícios envolventes do projecto para um gimnodesportivo, Arq. Eduardo Read Teixeira, 1963. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 90.

Fig. 78 – Alçado sul do projecto para um gimnodesportivo com os edifícios envolventes, Arq. Eduardo Read Teixeira, 1963. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 90.

Fig. 79 – Desenho de João Correia Rebelo ad frente-mar de Ponta Delgada, com o projecto para a Central de Camionagem À direita, 1958 – 60. Consultado em: CALDAS, João Vieira (coordenação). *João Correia Rebelo – Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano da Cultura, 2002. p. 106 e 107.

Fig. 80 – Proposta A para a construção do edifício Sol-Mar, Arq. Filipe Palet, 1973. Consult. em: Correio dos Açores, *Estas são as 4 propostas para o edifício Sol-Mar do industrial Alcindo Alves dos Santos*, 01 de Julho de 1973, Ponta Delgada.

Fig. 81 – Proposta B, para a construção do edifício Sol-Mar, Arq. Gomes de Meneses, 1973. Consult. em: Correio dos Açores, *Estas são as 4 propostas para o edifício Sol-Mar do industrial Alcindo Alves dos Santos*, 01 de Julho de 1973, Ponta Delgada.

Fig. 82 – Proposta C, para a construção do edifício Sol-Mar, Arq. Manuel de Lima e José Mantero, 1973. Consult. em: Correio dos Açores, *Estas são as 4 propostas para o edifício Sol-Mar do industrial Alcindo Alves dos Santos*, 01 de Julho de 1973, Ponta Delgada.

Fig. 83 – Proposta D, para a construção do edifício Sol-Mar, Tecniagra – Engenheiros Consultores, 1973. Consult. em: Correio dos Açores, *Estas são as 4 propostas para o edifício Sol-Mar do industrial Alcindo Alves dos Santos*, 01 de Julho de 1973, Ponta Delgada.

Fig. 84 – Vista geral do edifício Sol-Mar, Julho de 2016. - Fotografia do autor.

Fig. 85 – Vista da frente da cidade a partir da avenida marginal, ainda sem o edifício Sol-Mar. À direita o Hotel São Pedro, 1961. [Em linha] [Consult. 24 de Agosto de 2016]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/331138460324346/?type=3&theater>

Fig. 86 – Vista da frente da cidade a partir da avenida marginal, com o edifício Sol-Mar já construído. À direita o Hotel São Pedro, Julho de 2016. – Fotografia do autor

Fig. 87 – Avenida Infante D. Henrique, com o Hotel do Infante à esquerda e o conjunto residencial Dr. Rosa já construído, 1965. [Em linha] [Consult. 24 de Agosto de 2016]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/703769726394549/?type=3&theater>

Fig. 88 – Avenida Infante D. Henrique, com o Hotel do Infante à esquerda já modificado e com o edifício Sol-Mar já construído, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 89 – Calheta de Pêro de Teive, 1960. [Em linha] [Consult. 24 de Agosto de 2016]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.298595586911967.58016.197544470350413/230457947059065/?type=3&theater>

Fig. 90 – Detalhe da Revisão do Antepiano Geral de Urbanização com o espaço da Calheta de Pêro de Teive ao centro, do Arq. Nereus Fernandes, 1963. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 193.

Fig. 91 – Antigas piscinas de S. Pedro, 1940's. [Em linha] [Consult. 24 de Agosto de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.240105812760945.43229.197544470350413/197687137002813/?type=3&theater>

Fig. 92 – Fotomontagem da zona da Calheta de Pêro de Teive com uma ponte a atravessá-la, Consultores Medeiros Barbosa 1982. Consult. em: Açoriano Oriental, *Prolongamento da Avenida Marginal vai ser feito com ponte na Calheta*, 25 de Março de 1982, Ponta Delgada.

Fig. 93 – Prolongamento da avenida marginal e implantação de um complexo náutico, autor desconhecido, 1980. Consult. em: Açoriano Oriental, *A Avenida Marginal de Ponta Delgada e o seu prolongamento*, 03 de Julho de 1980, Ponta Delgada.

Fig. 94 – Prolongamento da avenida marginal e implantação de um complexo náutico, autor desconhecido, 1982. Consult. em: Açoriano Oriental, *Faça-se com ponte ou sem ponte...*, 29 de Janeiro de 1982, Ponta Delgada.

Fig. 95 – Planta de Localização da proposta do Arq. Luiz Cunha para um Complexo Náutico em Ponta Delgada, 1977. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 197.

Fig. 96 – Perspectiva aproximada da proposta do Arq. Luiz Cunha para um Complexo Náutico, 1977. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 106.

Fig. 97 – Perspectiva geral da proposta do Arq. Luiz Cunha para um Complexo Náutico, 1977. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 104.

Fig. 98 – Vista de poente do Clube Naval, com a marina em 1º plano, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 99 – Vista do volume correspondente ao bar e entrada da piscina, Julho de 2016. - Fotografia do autor.

Fig. 100 – Vista geral do complexo náutico do Arq. Jorge Kol de Carvalho, em 1º plano encontra-se as novas piscinas de S. Pedro, que se desenvolvem a uma cota inferior à da avenida marginal, 1990's. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://consulmar.pt/pt-pt/portfolio/ponto-de-recreio-nautico-de-ponta-delgada/>

Fig. 101 – Vista aérea da cidade de Ponta Delgada, 1981. Imagem editada. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.652371678201021.1073741848.197544470350413/201294223308771/?type=3&theater>

Fig. 102 – Vista aérea da cidade de Ponta Delgada, 1990's. Imagem editada. Consultado em: CABRAL, João P.R. Ferreira. *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada – O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013. p. 156.

Fig. 103 – Vista da frente-mar de Ponta Delgada com o empreendimento Portas do mar em construção, 2007. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.652371678201021.1073741848.197544470350413/617122915059231/?type=3&theater>

Fig. 104 – Proposta apresentada no concurso de ideias para a urbanização da Zona da Calheta, por parte do gabinete de arquitectura AAMD, 1998 – 2001. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.aamd.pt/terrenos-pero-teve>

Fig. 105 – Avenida marginal com o Hotel Marina Atlântico À direita, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 106 – Vista da frente-mar de Ponta Delgada, com a obra da Calheta de Pêro Teive abandonada à esquerda, o Hotel Azor ao centro e a marina à direita, Janeiro de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 107 – Hotel Azor, Janeiro de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 108 – Calheta de Pêro de Teive já aterrada mas ainda sem nenhuma construção no terreno, vista a partir da marina, 1990's. Note-se no alto da imagem a Igreja da Mãe de Deus. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://portugaltop.files.wordpress.com/2012/06/ac3a7ores.jpg>

Fig. 109 – Perspectiva 3D do alçado sul da proposta que foi construída, apresentada pelo gabinete Saraiva + Associados, para os terrenos da Calheta, 2000's. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: http://www.rtp.pt/acoresh/economia/ponta-delgada-vai-ter-um-novo-centro-comercial-junto-a-marina_4767

Fig. 110 – Vista aérea da Calheta, 2013. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://flaviusvb.blogspot.pt/2007/12/futuro-casino-ponta-delgada.html>

Fig. 111 – Planta do piso 0 da proposta que foi construída nos terrenos da Calheta, representativa dos volumes a serem futuramente demolidos. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=716354&page=3>

Fig. 112 – Perspectiva 3D da nova solução apresentada pelo gabinete Saraiva + Associados para o terreno da Calheta de Pêro de Teive, 2016. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.azorestoday.com/2016/06/02/encontrada-solucao-calheta-pero-teive/>

Fig. 113 – Calheta de Pêro de Teive em 1906. Imagem editada. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.facebook.com/HistoriaDosAcores/photos/a.202259753212218.36113.197544470350413/253728001398726/?type=3&theater>

Fig. 114 – Calheta de Pêro de Teive, já aterrada e servindo de estacionamento, 2000's. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://azoresacair.blogspot.pt/2013/07/espaco-comercial-pero-de-teive.html>

Fig. 115 – Situação actual da Calheta de Pêro de Teive, Julho de 2016. Note-se à direita um dos volumes a ser futuramente demolido. – Fotografia do autor.

Fig. 116 – Detalhe do Plano de Urbanização de Ponta Delgada e Áreas Envolventes, de José Lamas, 1989. [Em linha] [Consult. 23 de Setembro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: http://ot.azores.gov.pt/store/inc/docs_pota/26/01_ElemFundamentais/PlantaZonamento_33B.pdf

Fig. 117 – Planta piso térreo das *Portas do mar*. Desenho cedido pelo Arquitecto Carlos Cruz do ateliê Risco.

Fig. 118 – Vista de poente sobre as Portas do Mar, com um cruzeiro atracado no terminal marítimo, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Fig. 119 – Corte transversal à avenida marginal, aparecendo o alçado poente das *Portas do Mar*. Desenho cedido pelo Arquitecto Carlos Cruz do ateliê Risco.

Fig. 120 – Vista panorâmica da frente-mar da cidade de Ponta Delgada, captada a partir do cimo do anfiteatro das *Portas do Mar*, 2010's. [Em linha] [Consult. 04 de Outubro de 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://static.panoramio.com/photos/original/19116127.jpg>

Fig. 121 – A cidade de Ponta Delgada em 1783. Imagem editada a partir da original. Disponível na BPARPD. Cota: PDL-1783_0004_1.

Fig. 122 – Parte da frente-mar de Ponta Delgada, desde a Praça Gonçalo Velho até ao edifício Sol-Mar. - Desenho vectorizado do autor.

Fig. 123 – Vista aérea da cidade de Ponta Delgada, Julho de 2016. – Fotografia do autor.

Índice de Plantas Vectorizadas

Todas as plantas vectorizadas foram trabalhadas pelo autor

Planta Síntese – Identificação de alguns pontos de referência e de alguns locais abordados ao longo do trabalho.....	14-15
Planta 1 – 1ª proposta de Sir John Rennie, 1838.....	49
Planta 2 – Proposta de Jon Scott Tucker, 1853.....	51
Planta 3 – 2ª proposta de Sir John Rennie, 1861.....	53
Planta 4 – Situação do Porto em 1893.....	55
Planta 5 – Situação do porto em 2016.....	57
Planta 6 – Eixos estruturantes do crescimento da cidade.....	67
Planta 7 – Consolidação dos quarteirões ao longo dos tempos.....	69
Planta 8 – Aterros realizados e edifícios demolidos para a construção do 1º troço da avenida marginal.....	79
Planta 9 – Planta das propostas de realocização das Portas da cidade.....	89
Planta 10 – Estrutura viária da cidade no final do séc. XX.....	137
Planta 11 – Aterros realizados para a construção do 2º troço da avenida marginal.....	147
Planta 12 – A zona da Calheta antes de ser aterrada.....	149
Planta 13 – A cidade no final do séc. XIX.....	185
Planta 14 –A cidade em meados do séc. XX.....	187
Planta 15 – A cidade no final do séc. XX.....	189
Planta 16 –A cidade em 2016.....	191

Anexos

Anexo A - Cronologia

1938 – Primeiro projecto de Sir John Rennie para o Porto Artificial de ponta Delgada.

1939 – Temporal que destrói parte do Areal de São Francisco.

1940 – O projecto de Sir John Rennie é aprovado pelo Governo.

1853 – Governo dirige-se à comissão, para esta entrar em contacto com o engenheiro John Scott Tucker, para este elaborar um novo projecto, que incluísse a requalificação do Areal de São Francisco.

1856 – Aberto concurso para a execução do projecto de Tucker, ao qual não surgem concorrentes.

1860 – A 3 de Setembro é assinado o contrato com Sir John Rennie, para este dirigir a obra.

1861 – A 30 de Setembro é oficialmente iniciada a obra do Porto Artificial de Ponta Delgada.

1861 – A 10 de Outubro, Sir John Rennie apresenta a primeira alteração ao projecto de Tucker.

1862 – No início de Janeiro, são iniciados os trabalhos do porto.

1863 – A 23 de Setembro, Rennie apresenta as suas últimas alterações, ao projecto de Tucker.

1866 – Em Setembro termina o contrato com John Rennie, sendo substituído por Ricardo Júlio Ferraz na direcção da obra do porto.

1869 – Tempestade que provoca grandes estragos nas obras do porto, que quase levaram ao abandono das obras. O engenheiro Espargueira é encarregado de analisar o estado das obras.

1872 – A 18 de Abril, o engenheiro Manuel Afonso Espargueira apresenta um novo projecto de alteração da secção transversal do porto. Em Maio, o engenheiro Álvaro Kopke Barbosa Ayalla assume a direcção das obras e altera a largura do terraplano do porto.

1878 – A 17 de Outubro, Ayalla apresenta um novo projecto de alteração do ângulo entre os dois troços do molhe.

1879 – A 17 de Fevereiro, a alteração proposta por Ayalla é aprovada.

1887 – David Xavier Cohen apresenta novas alterações, enquanto novo director das obras.

A 12 de Dezembro, é assinado o contrato com os construtores franceses *Combemale & Michelin*.

- 1894** – A 8 de Dezembro ocorre mais um temporal que causa grandes prejuízos e levam à interrupção das obras.
- 1895** – O contrato com os construtores franceses é rescindido.
- 1897** – O engenheiro Dinis Moreira da Mota é nomeado engenheiro-adjunto.
- 1898** – Dinis Moreira da Mota passa a director efectivo.
- 1901** – A 27 de Março é aprovado o projecto de Dinis Moreira da Mota.
- 1904** – As obras do porto são abrandadas por ordem do governo.
- 1907** – O muro de suporte, constituído por 31 arcos é concluído.
- 1910** – As obras do porto são novamente interrompidas com a Implantação da República.
- 1919** – As obras mantêm-se paradas, e o porto é ocupado pelas tropas americanas durante a 1ª grande Guerra.
- 1921** – A 11 de Outubro é criada a Junta Autónoma do Porto Artificial de Ponta Delgada.
- 1926** – Início da ditadura militar. O engenheiro Abel Ferin de Frias Coutinho é contratado.
- 1932** – A 12 de Março, é apresentado o projecto de conclusão do porto.
- 1934** – Foi criada a “Comissão para Elaboração do Plano Geral das Construções e Redes Telefónicas e Telegráficas”
- 1937** – A 31 de Maio é assinado o contrato para a conclusão das obras.
- 1940** – As obras do porto são reiniciadas.
- 1942** – João de Aguiar é escolhido por Duarte Pacheco, para a elaboração de um projecto para uma “rua litoral” para Ponta Delgada.
- 1943** – A 23 de Maio, a Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada intercede para se iniciarem os estudos para o projecto da avenida marginal. As obras do porto são concluídas no final do ano.
- 1945** – Elaboração do Antepiano Geral de Urbanização de Ponta delgada, de João de Aguiar.
- 1947** – A 9 de Dezembro dá-se o Início da ocupação do terreno para a construção do Palácio dos CTT.
- 1948** – A 28 de Maio é lançada a primeira pedra para a construção do 1º troço da avenida marginal.

1952 – Em Fevereiro são apresentadas as quatro propostas de realocização das Portas da Cidade. A 7 de Junho entra em vigor o “Regulamento Especial das Construções na Rua Marginal de Ponta Delgada” da autoria do Arquitecto João de Aguiar. A 15 de Junho é inaugurado o 1º troço da avenida marginal.

1953 – É apresentado o projecto, de João de Aguiar, para o edifício destinado ao Comando da Defesa Marítima do Arquipélago e Capitania do Porto de Ponta Delgada. Em Setembro, João Correia Rebelo lança o *Manifesto à cidade de Ponta Delgada dos arquitectos e estudantes de arquitectura micaelenses*.

1954 – A 7 de Novembro é Inaugurado o Palácio dos CTT.

1956 – A 21 de Outubro é inaugurada a estátua de Gonçalo Velho Cabral na praça de mesmo nome. Início da construção dos edifícios de Francisco Quintanilha. João Correia Rebelo lança o seu segundo manifesto, desta vez intitulado *Senhor Ministro*.

1957 – Implantação do fontenário na Praça Vasco da Gama.

1958-1960 – Projecto para a Central de Camionagem de Ponta Delgada, da autoria do Arquitecto João Correia Rebelo.

1961 – Abertura do hotel do Infante. Construção do conjunto residencial Dr. Rosa.

1963 – Revisão do Antepiano Geral de Urbanização de Ponta Delgada, da autoria do Arquitecto Nereus Fernandes. Projecto para um gimnodesportivo, da autoria do Arquitecto Eduardo Read Teixeira.

1964 – Anteprojecto para o “Hotel do mar”, da autoria do arquitecto Manuel Jacinto Simões

1965 – Inauguração da Alfândega

1972 – Plano Territorial para o Distrito Autónomo de Ponta Delgada, da autoria do Arquitecto José Rafael Botelho.

1973 – A 29 de Março é colocado em hasta pública o terreno destinado ao empreendimento Sol-Mar. A 16 de Junho é anunciado o lançamento de um concurso de anteprojectos. De 29 de Junho a 1 de Julho, são expostos os 4 anteprojectos para apreciação pública, no Salão Nobre do Teatro

Micaelense. Em Setembro, dá-se início às autorizações para se iniciar a obra do empreendimento. Início dos desaterros do terreno. A 20 de Dezembro é publicado o projecto para o edifício destinado ao “Palácio das Finanças”.

1977 – Plano para um Complexo Náutico em Ponta Delgada, da autoria do Arquitecto Luiz Cunha.

1978 – Plano Director da cidade de Ponta Delgada, da autoria do Arquitecto Soares de Sousa.

1982 – Plano Viário da Cidade de Ponta Delgada, da autoria do Arquitecto Gomes de Menezes.

1987 – Conclusão da torre do empreendimento Sol-Mar.

Finais dos anos 80 – Início do 2º troço da avenida marginal.

1989 – Elaboração do Plano Geral de Urbanização de Ponta Delgada e Áreas Envolventes, da autoria do Arquitecto José Lamas.

1990 – A 31 de Outubro, é inaugurado o centro comercial Sol-Mar.

Início dos anos 90 – Construção do complexo náutico, da autoria do Arquitecto Jorge Kol de Carvalho.

1999 – Em Janeiro inicia-se o projecto para o Hotel Marina Atlântico.

2002 – É adjudicada a concessão que demandava o início das actividades do Hotel e do Casino nos três anos seguintes.

2006 – É promulgada a revisão do PDM de Ponta Delgada. Início da construção das *Portas do Mar*.

Final da 1ª década do séc. XXI – Início da construção do Hotel Azor, do casino, e do centro comercial *Deck Shopping*.

2008 – A 5 de Julho é inaugurada a obra das *Portas do Mar*.

2016 – Revisão do projecto construído no aterro da Calheta de Pêro de Teive. Inauguração do Hotel Azor. Apresentação do projecto de um aquário para Ponta Delgada.

Anexo B - Alçado síntese da frente-mar de Ponta Delgada

Este alçado foi realizado pelo autor.





Anexo C - Entrevista ao Arquitecto Jorge Kol de Carvalho

Esta entrevista foi realizada por escrito, no dia 11 de Setembro de 2016.

1. O conjunto da Piscina, da Marina e do Clube Naval de Ponta Delgada, deu a conhecer à cidade uma arquitectura diferente do que já se tinha construído na cidade, associada a um programa mais turístico e de lazer. Na sua opinião acha que o conjunto destas três obras criou uma nova centralidade na cidade?

R.: De certo modo criou, porque aproximou francamente a cidade do mar o que não acontecia até aí, e que viria a ser reforçada com as “Portas do Mar” que com outra escala acrescentou mais das mesmas valências.

A ligação com a Calheta de Pêro de Teive que na origem se projectava, perdeu-se entretanto com a construção do “Centro Comercial” que não respondeu a essa ligação e virou as costas quer à Marina quer à Rua Eng.º José Cordeiro.

2. O que procurou quando desenhou o conjunto das Piscinas, da Marina e do Clube Naval, no que diz respeito à sua estética, volumetria e planta?

R.: As 3 infra-estruturas definidas em programa na localização pretendida tinham que ficar abrigadas pelo novo molhe a construir que por razões económicas devia ficar próximo da linha de costa. O molhe, entendi que devia surgir na continuidade da linha de costa, foi determinante de toda a concepção.

A partir daí a composição e distribuição em planta era natural: Piscinas junto à Avenida, Marina na continuidade da concha da Calheta, e o Clube Naval na ligação terra mar.

As volumetrias foram as mais reduzidas para que não emparedassem a Marginal e permitissem a tal respiração da Calheta.

3. Quais foram as premissas e/ou limitações que lhe foram impostas aquando da realização do projecto das três obras já referidas?

R.: Limitação principal foi a definição da implantação do molhe; Capacidade mínima da marina em termos de embarcações; programa das diferentes infra-estruturas e custos.

4. Considera que o clube naval e a marina foram obras particularmente difíceis, e de acrescida responsabilidade, tendo em conta o contexto geográfico em que se inseriam, estando próximos a um local (a Calheta) que já se encontrava descaracterizado devido ao prolongamento da avenida?

R.: Para mim as dificuldades variam, mas a responsabilidade não, quer se trate do projecto da Marina quer do Jazigo que recentemente projectei e cujos “habitantes” não interferiram no projecto e espero ter satisfeito.

É assim que entendo o Arquitecto e o seu trabalho.

O projecto tratando-se de obra marítima nunca é fácil, basta pensar que o terreno varia durante todo o dia...por causa das marés, e que a onda de projecto é determinante na definição das cotas altimétricas.

A obra e projecto foi toda uma, em que a Avenida estava integrada e desenhada de tal forma que o seu perfil na Calheta tinha as cotas mínimas para que não fosse encharcada (mínimo acima da preia-mar) e permitisse a visibilidade da e para a Calheta.

Com a construção da Marina da Horta São Miguel também tinha que ter uma!

Para a construir com verbas da CEE descobriram a forma engenhosa de fazer a Avenida em aterro a cotas muito baixas que requeria protecção marítima destacada (molhe) que deixava a bacia para estacionar as embarcações.

Foi para catar a massa, que abandonaram a ponte em frente à Calheta, que não permitia a Marina a custas da Europa!

5. Depois de a obra estar finalizada, alteraria alguma coisa no projecto? O quê?

R.: Os honorários do projecto!

Não teria respondido à exigência do Secretário que pretendeu um restaurante de luxo independente do Clube Naval e que nunca abriu e continua fechado!

6. Pelo que pude constatar através da leitura de alguns artigos jornalísticos do início da década de 80, chegou a ser ponderado o prolongamento da Avenida Marginal pela Calheta através do recurso a uma ponte, permitindo a contínua entrada de água na baía da Calheta. Acha que esta teria sido uma opção mais fiável tendo em conta a situação em que a Calheta se encontra nos dias de hoje?

R.: Teria, mas não teria havido Marina...Também nem havia barcos...Mas havia inveja da Horta!

7. De todos os aterros que surgiram em consequência da construção da Avenida Marginal, o da Calheta é o que permanece há mais tempo sem uma solução final, apesar dos vários projectos pensados para o local. Quais acha que foram as principais razões para nunca se ter encontrado uma solução eficaz para a zona em questão?

R.: A razão porque não se fez de imediato a “praça” foi só porque o então Presidente da Câmara discordou do projecto sem tão pouco o discutir ou contra propor outro.

Se tivesse ido para a frente possivelmente nem os hotéis lá estariam.

8. Sendo a Marina, o Clube Naval e as Piscinas, obras com grande relação com o mar, qual a sua opinião no que diz respeito à relação da cidade com o mar, ao longo dos tempos?

R.: Antigamente o mar só trazia as tempestades e os piratas, e por isso as habitações costeiras eram voltadas a terra e de costas para o mar.

Aqui em Ponta Delgada só com o porto e a Avenida é que nos anos 50 se constrói virado ao mar, iniciando-se então o período das avenidas marginais, Estoril, etc.

Em 92 a Marina, em 2008 as Portas do Mar e a Avenida do Mar.

E agora a Ribeira Grande também vai ter avenida, e a Horta vai melhorá-la... e por aí fora...

9. Olhando para a silhueta da frente-mar de Ponta Delgada, percebemos claramente a variação de escala desde o conjunto de edifícios do Estado Novo até aos mais recentes hotéis. Encara este facto como uma situação inevitável e normal no crescimento de uma cidade que é capital do arquipélago, ou como uma situação resultante de um mau planeamento urbanístico?

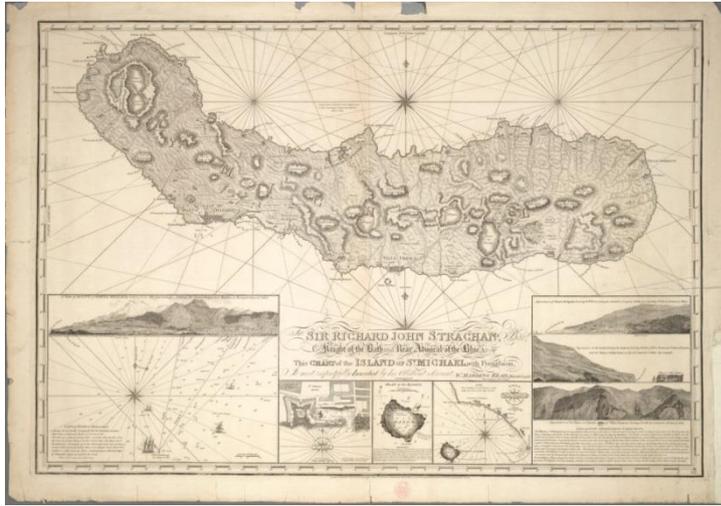
R.: Seria evitável fazê-lo como se fez sem qualquer planeamento, e de certeza que seria outra coisa, mas cada um quis deixar a sua marca...

10. Como cidadão, como encara o futuro da cidade, nomeadamente a sua frente litoral, ao ouvir falar em projectos como o novo aquário na baía de Ponta Delgada; a revitalização da Calheta (através da redução da volumetria actualmente construída); e um eventual prolongamento da Avenida D. João III, até à Avenida Dr.º João Bosco Mota Amaral (potenciando por sua vez a requalificação da zona entre o Hotel Azor e a Cadeia de Ponta Delgada)?

R.: A cidade cresce ou altera-se por retalhos, porque não há um pensamento sobre ela, onde tanto a CMPD como o Governo Regional interferem a seu belo prazer pressionados por particulares. Faz algum sentido construir "Elefantes Brancos" para demolir? Ou hotéis para fechar?

Anexo D - Cartografia

Ficha Cartográfica nº 1



Título: Chart of the Island of Saint Michael

Autor(es): Read, W. Harding; Stephenson, John fl.1786-1800, grav.

Escala: Escala [ca. 1:75 000]

Data a que se refere: Levantamento efectuado em Julho de 1806

DESCRIÇÃO FÍSICA: 1 mapa: p&b; 63,50x94,00 cm, em folha de 65,50x96,00 cm

Notas: Na margem inferior contém insertos os seguintes mapas: "A View of the City of Ponta Delgada taken from the Anchorage, showing and Marks, as surveyed June 10 th. 1806" - Escala ca 1:11000, determinada com o valor calculado 3,40 cm correspondente a "200 Fathoms" ingleses. - "The Mole & Castle of St. Braz" - Escala ca 1:3200, determinada com o valor calculado 2,90 cm correspondente a "50 Fathoms" ingleses. - "Plan of the Bason" - Escala ca 1:4700, determinada com o valor calculado 3,90 cm correspondente a "100 English Fathoms" . - "A Survey of Villa Franca with the adjacent Island" - Escala ca 1:9900, determinada com o valor calculado 1,85 cm correspondente a "100 Fathoms" ingleses.

Cota: C.C. 95 R. / C.C. 571 R.

Arquivo: Biblioteca Nacional de Portugal

Ficha Cartográfica nº 2



Título: SAN MIGUEL [MATERIAL CARTOGRÁFICO] : AZORES

Autor(es): Reino Unido. Hydrographic Office; Vidal, Alexander Thomas Emeric 1792-1863 , cartogr.; Walker, J. & C., fl.1820 e 1895, litog.

Escala: Escala [ca. 1:150 000]

Data a que se refere: 1844

Descrição Física: 1 mapa: litografia, p&b; 61,00x47,00 cm, em folha de 64,00x48,70 cm

Notas: No canto inferior esquerdo contém inserto o plano da "Caldeira das Sete Cidades". - Escala [ca. 1:37000], determinada com o valor calculado 5,05 cm correspondente a "1 Geographic Mile" . - Na margem inferior, parte central, a planta de "Ponta Delgada". - Escala [ca. 1:19000], determinada com o valor calculado 9,90 cm correspondente a "1 Sea Mile" . - No canto inferior esquerdo a planta de "Villa Franca Road". - Escala [ca. 1:37000], determinada com o valor calculado 4,95 cm correspondente a "1 Sea Mile" . - Contém ainda 2 perfis longitudinais da costa, respectivamente, no canto superior esquerdo e margem inferior direita.

Cota: C.C. 166 A.

Arquivo: Biblioteca Nacional de Portugal

Ficha Cartográfica nº 3



Título: PORTO ARTIFICIAL DE PONTA DELGADA NA ILHA DE SAN MIGUEL, AÇORES

Autor(es): -

Escala: Escala [ca. 1:190 000], Sea Mile = [10,00 cm]

Data a que se refere: -

Descrição Física: 1 planta e 2 vistas, numa folha: p&b ; 50,55x67,10 cm

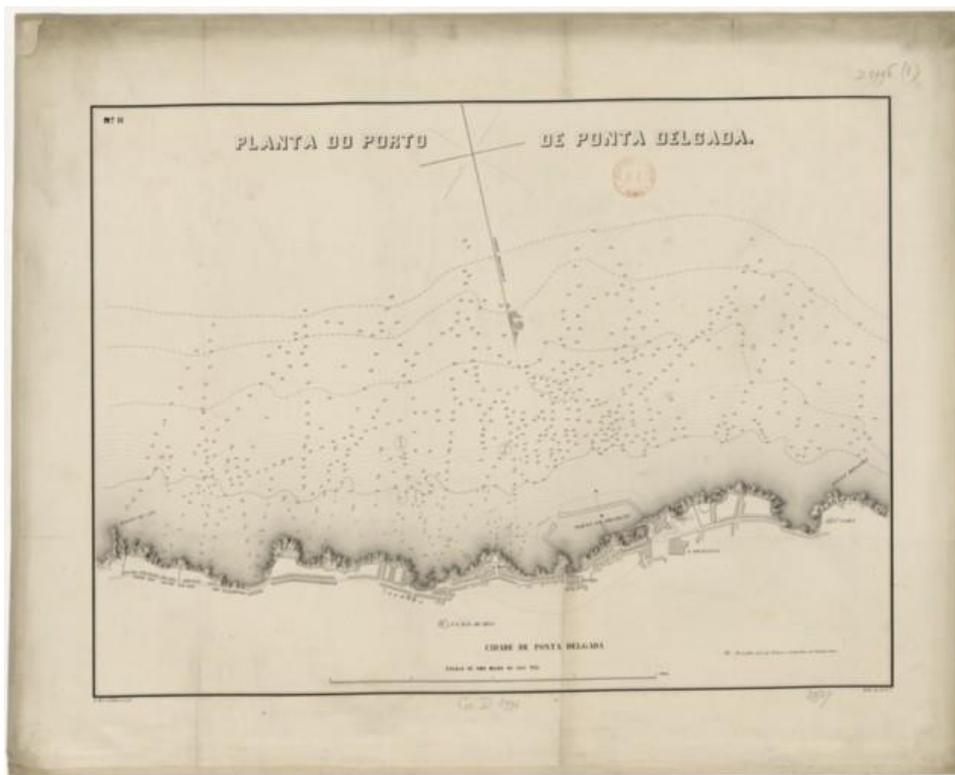
Notas: Texto descritivo em português, francês e inglês . - Na margem superior, ao centro, insere-se vista, sob o título: "Moyens employés pour la construction du brise-lame"; na margem inferior esquerda, vista sob o título: "Vue du brise-lame en construction en face de Ponta Delgada, prise le 16 Décembre 1866" e na margem inferior direita insere-se a planta.

Na imagem pode-se observar a linha férrea outrora existente no Porto que se estendia até à "Mata da Docca", local onde se situava a pedreira que forneceu material para a sua construção. À esquerda, no canto inferior, podemos ver a "Ponta Delgada", zona de rochas que deram o nome à cidade.

Cota: C.C. 276 A.

Arquivo: Biblioteca Nacional de Portugal

Ficha Cartográfica nº 4



Título: Planta da região de Ponta Delgada para a construção do porto de Ponta Delgada.

Autor(es): Corroa, V. J.

Escala: -

Data a que se refere: XVIII - XIX

Descrição física:

Notas: -

Cota: IFN-8441826

Arquivo: Gallica - Bibliothèque Nationale de France - <http://gallica.bnf.fr/>

Ficha Cartográfica nº 5



Título: Planta da região de Ponta Delgada para a construção do porto de Ponta Delgada.

Autor(es): Corroa, V. J.

Escala:-

Data a que se refere: XVIII - XIX

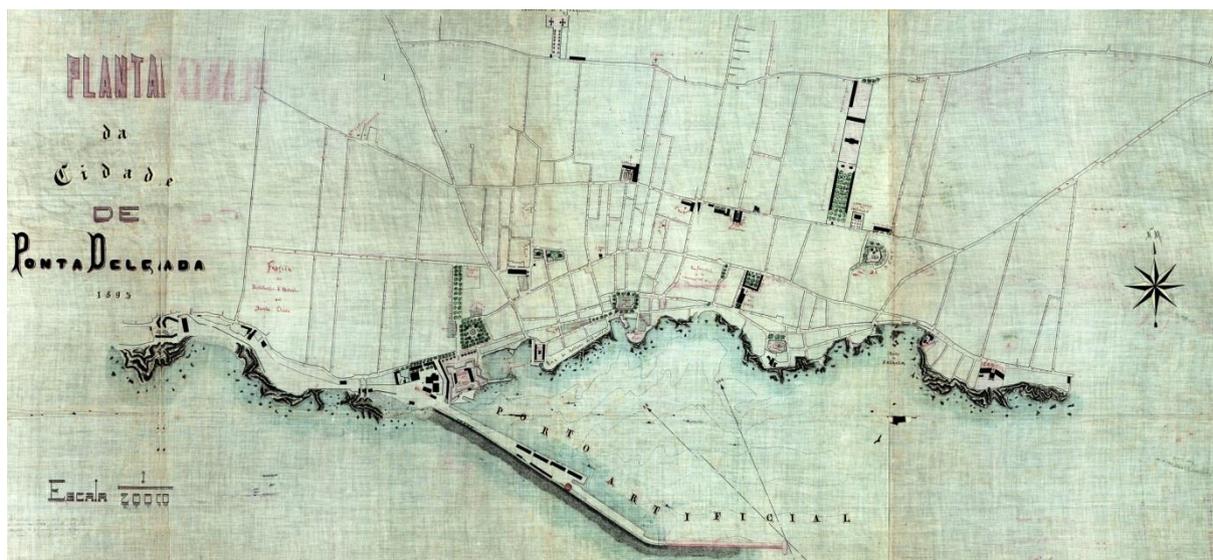
Descrição física: -

Notas: Corpo Santo (Areal de S. Francisco), Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel. Planta da baía do "corpo Santo" e Forte de S. Brás em Ponta Delgada. O projecto apresentado retrata a configuração da cidade na zona compreendida entre o Forte de S. Brás e o cais da Sardinha antes da construção da avenida e do actual porto. De notar também a configuração primitiva do "fosso" do referido Forte de S. Brás.

Cota: IFN-8441826

Arquivo: Gallica - Bibliothèque Nationale de France - <http://gallica.bnf.fr/>

Ficha Cartográfica nº 6



Título: Planta da Cidade de Ponta Delgada

Autor(es): -

Escala: Escala [ca. 1:2000]

Data a que se refere: 1893

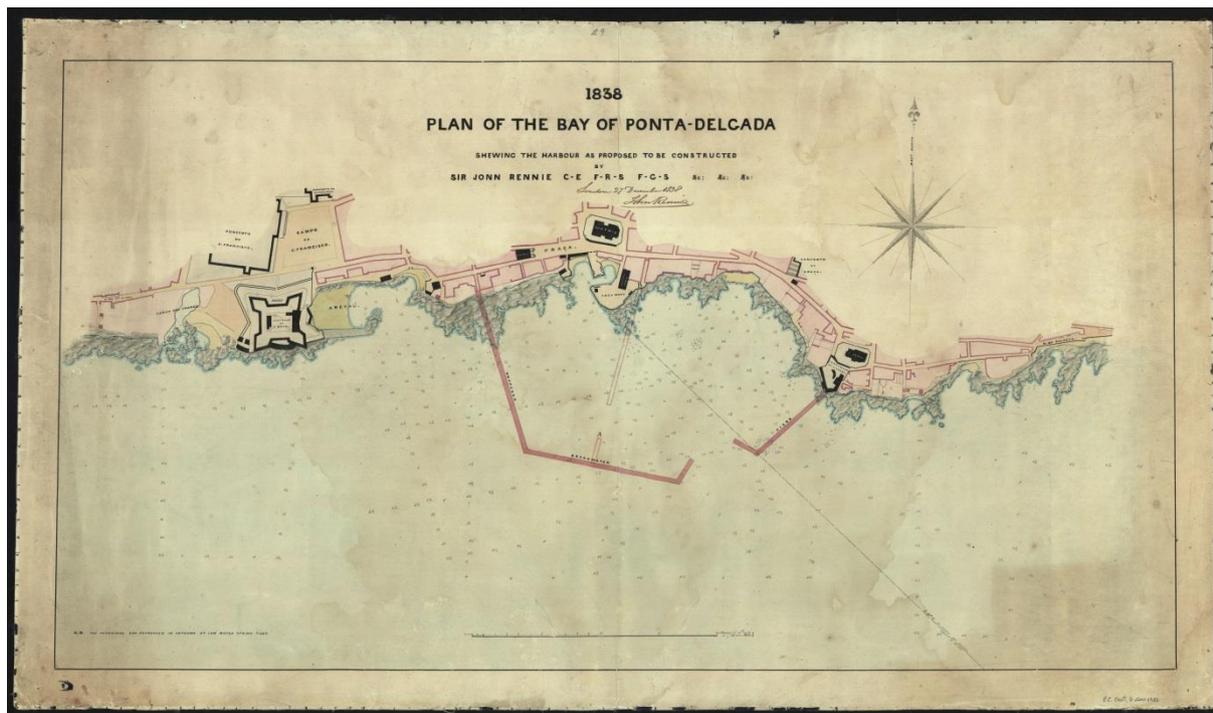
Descrição física: -

Notas: -

Cota: EC-Cart-12

Arquivo: Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

Ficha Cartográfica nº 7



Título: Plano of the Bay of Ponta Delgada

Autor(es): Sir John Rennie

Escala: -

Data a que se refere: 1838

Descrição física: -

Notas: -

Cota: EC-Cart-7

Arquivo: Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

Ficha Cartográfica nº 8



Título: Doca de Ponta Delgada – Plano geral para mostrar o local da doca

Autor(es): -

Escala: -

Data a que se refere: -

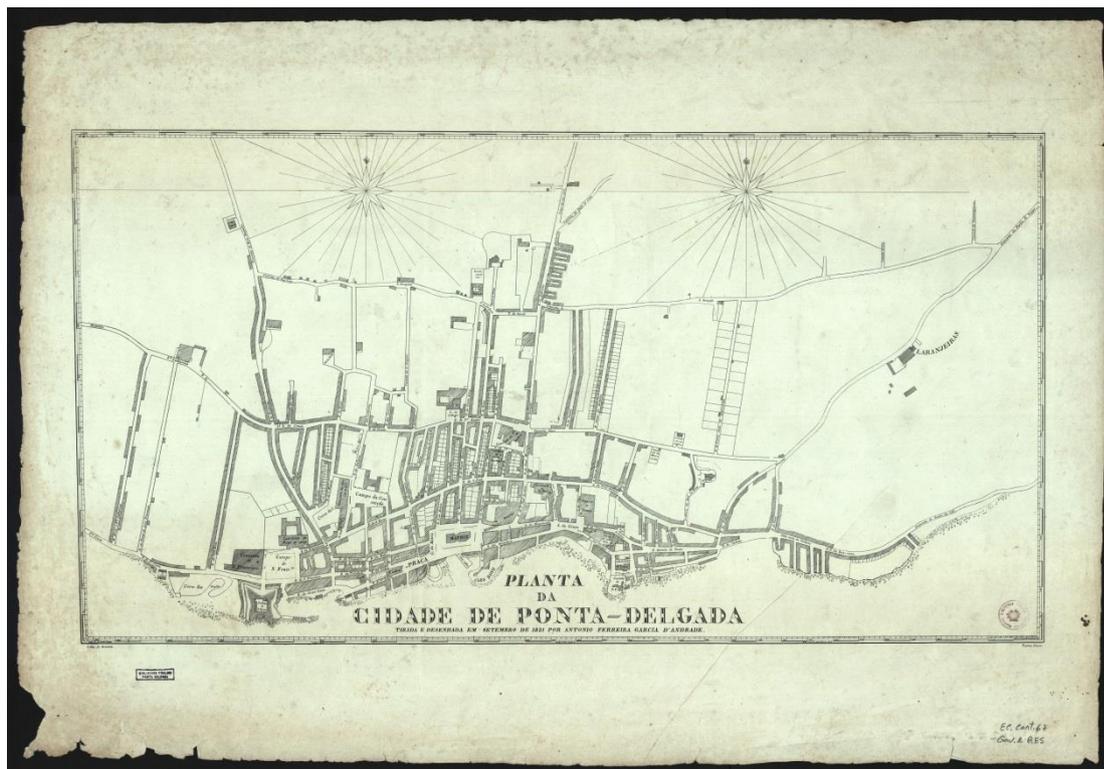
Descrição física: -

Notas: -

Cota: EC-Cart-17

Arquivo: Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

Ficha Cartográfica nº 9



Título: Planta da Cidade de Ponta Delgada

Autor(es): Antonio Ferreira Garcia D'Andrade

Escala: -

Data a que se refere: Setembro de 1831

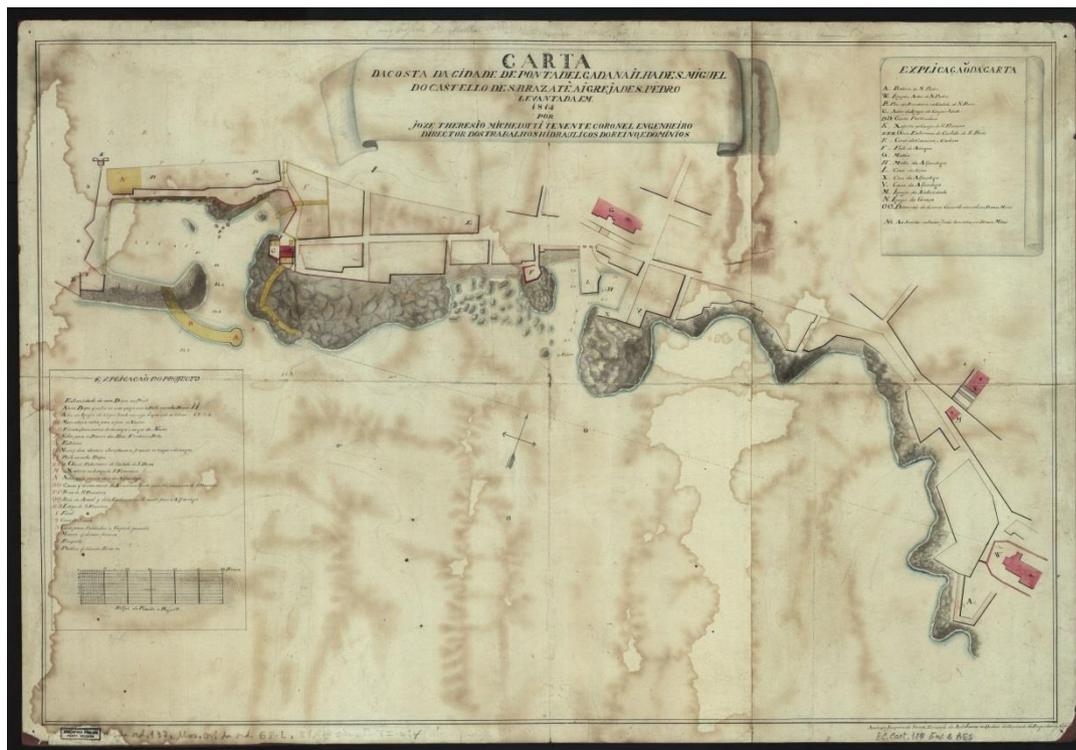
Descrição física: -

Notas: -

Cota: EC-Cart-67

Arquivo: Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

Ficha Cartográfica nº 10



Título: Carta da costa da cidade de Ponta Delgada na ilha de S. Miguel do Castello de S Braz até a igreja de S. Pedro

Autor(es): Joze Theresio Michelotti

Escala: -

Data a que se refere: 1814

Descrição física: -

Notas: -

Cota: EC-Cart-125

Arquivo: Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

Anexo E - Artigos Jornalísticos - Açoriano Oriental

O Açoriano Oriental

A Doca de Ponta Delgada

De 1861 a 1939—Setenta e oito anos decorridos

Uma das maiores aspirações dos Micolenses constituiu a realização de um grande progresso!

Da maior e mais importante obra de uma ilha tão pequena... (text continues with historical details of the dock project from 1861 to 1939, mentioning various government commissions and the challenges faced by the islanders.)

JOSE AUGUSTO B. DO CANTO PONTES

O Ananão e Reidos frutos

Preferir as vossas refeições é escolher para mim, no presente momento, a crise que atravessam os cultivadores da falta de exportação para os países do Norte da Europa

CHAPEUS
PARA SENHORA
Modelos para o Outono
RECEBERAM OS
Armazens Cogumbeiro

Nome do jornal: Açoriano Oriental

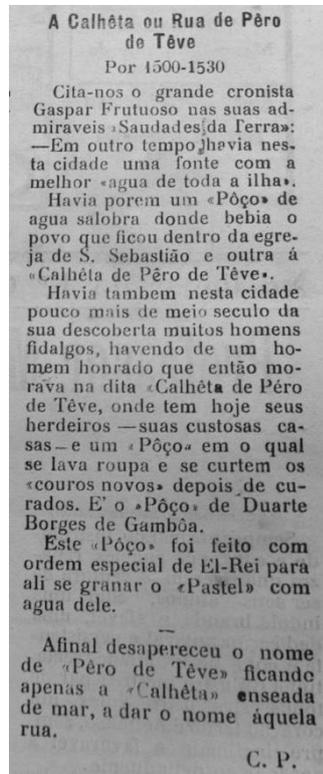
Data: 30 de Setembro de 1939

Título do artigo: A Doca de Ponta Delgada – De 1861 a 1939 - Setenta e oito Anos Decorridos

Autor do Artigo: José Augusto B. do Canto Pontes

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.400



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 28 de Fevereiro de 1942

Título do artigo: A Calheta ou Rua de Pêro Têve

Autor do Artigo: Canto Pontes

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.521



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 26 de Setembro de 1942

Título do artigo: Uma Doca em Ponta Delgada

Autor do Artigo: Canto Pontes

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.550



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 02 de Setembro de 1943

Título do artigo: A inauguração das obras do Porto Artificial de Ponta Delgada

Autor do Artigo: Canto Pontes

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.601



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 10 de Junho de 1944

Título do artigo: A Avenida Marginal da cidade de Ponta Delgada

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.635



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 05 de Agosto de 1944

Título do artigo: Um novo arquitecto micaelense – Francisco M. Raposo Quintanilha

Autor do Artigo: F.A.

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.643



Nome do jornal: Açoriano Oriental

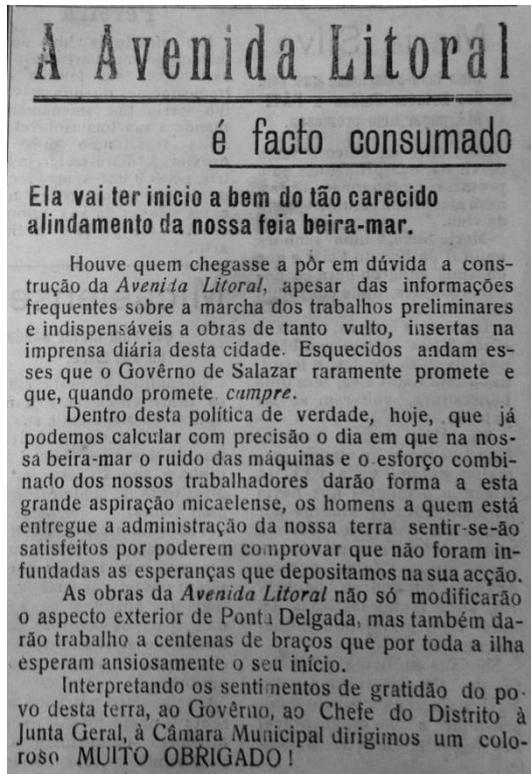
Data: 16 de Agosto de 1947

Título do artigo: Passado – Presente - Futuro

Autor do Artigo: Vital Rio

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.796



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 23 de Agosto de 1947

Título do artigo: A Avenida Litoral é facto consumado

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.797

O Palácio dos C. T. T.

Começaram já a ser colocadas as estacadas de vedação do novo edifício dos C. T. T., na Avenida de Antero do Quental, que agora fica totalmente obstruída com a dita vedação.

Há anos que se deitou—com toda a pressa—no chão o edifício que ali se encontrava com o fim da mesma construção e desde então vimos assistindo, impávidos e serenos, às constantes investidas para o início da almejada construção.

Será agora que tais obras vão ter a necessária realização ou a *Tapada do Aterro* vai demarcar mais uma nova etapa nas obras do PALACIO DOS C. T. T. ?

Nossos votos e os de toda a população é de que tal não suceda assim pois de contrario preferível seria não chegar a meter a dita estacada.. .

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 27 de Setembro de 1947

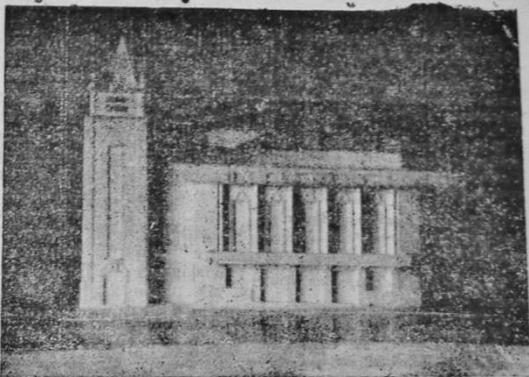
Título do artigo: O Palácio dos C.T.T.

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.802

A maquete do novo TEATRO MICHAELENSE



A maquete do futuro Palacio da Arte—o novo Teatro Micaelense, de cuja construção tomou a Companhia Carregadores Açoreanos a louvavel e muito simpatica iniciativa da sua construção e que dentre de dois anos pretecede aquela nossa florescente Empreza tornar uma realidade.

As suas linhas aquitectonicas são um mimo de bom gosto e revelam as extraordinarias aptidões artisticas do ilustre architecto que as soube delinear e enquadrar no local que lhe foi destinado sobranceiro á cidade e olhando-a amorosamente como nota de bom gosto da gente de S. Miguel.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 22 de Novembro de 1947

Título do artigo: A maquete do Novo Teatro Micaelense

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.810

O lançamento da primeira pedra da futura
AVENIDA MARGINAL

Com toda a solenidade que a importância do acto requeria, realizou-se no passado dia 28 de Maio, integrada no plano das grandes realizações desta data da REVOLUÇÃO NACIONAL, o assentamento da primeira pedra da futura Avenida Marginal de Ponta Delgada.

Obra de grande vulto, que levará três anos a realizar, e que vem tirar à entrada da nossa «baixa» aquele aspecto feio que oferece aos que nos visitam pela primeira vez, leve no seu acto inaugural feros de grande acontecimento, levando ao local centenas de pessoas de todas as camadas sociais.

Nesta hora de regosijo para a população micalense, sentimo-nos no dever de saudar, em Sua Excelencia o senhor Governador do Distrito, o ilustre Ministro das Obras Publicas, Sr. Engenheiro Frederico Ulrich, personalidades estas que incansavelmente se têm posto ao lado das aspirações da população da nossa terra.



S. Excia o Governador do Distrito no emotivo acto do assentamento da primeira pedra da Avenida Marginal

Nome do jornal: Açoriano Oriental

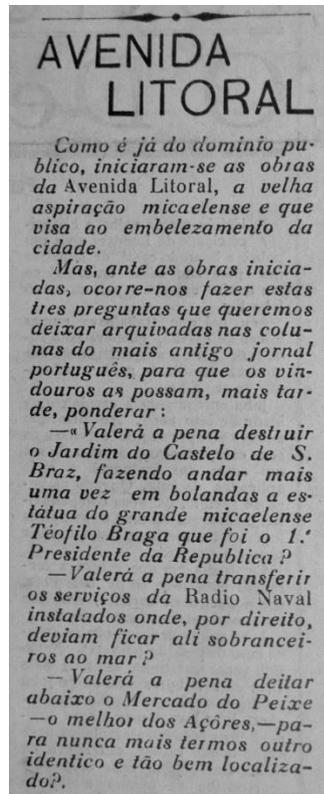
Data: 05 de Junho de 1948

Título do artigo: O lançamento da primeira pedra da futura Avenida Marginal

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.835



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 28 de Agosto de 1948

Título do artigo: Avenida Litoral

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.847

Avenida Marginal de Ponta Delgada

Continuam com ritmo as obras da futura Avenida Marginal, cujos trabalhos se encontram já em frente ao novo edificio dos C. T. T., também em plena actividade de construção.

São dois melhoramentos de alta importancia para a valorização da nossa cidade, em especial da sua beira-mar.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 01 de Outubro de 1949

Título do artigo: Avenida Marginal de Ponta Delgada

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.902

AVENIDA LITORAL

De Ponta Delgada

Proseguem em ritmo acelerado as obras da Avenida Litoral de Ponta Delgada.

Centenas de curiosos, veem todos os dias assistindo ao entulhar das margens e agora do Cais das Portas da Cidade, daquele Cais que foi motivo de tantas fotografias, desenhos e aguarelas, daquele Cais que em 1901 recebeu Suas Magestades os Reis de Portugal, D. Carlos e D. Amélia de Orleans, e em 1941 recebeu S. Ex.^a o Presidente da Republica, Marechal Carmona, e tantas outras individualidades de destaque em todos os campos.

Vai se mudando, assim, a fachada da nossa Cidade, e fazendo desaparecer obras de grande vulto e de muito valor como o nosso Mercado do Peixe, que era considerado um dos melhores do Pais, e que nunca mais teremos outro da sua categoria; o nosso Cais da Alfandega, que tanto custou e que foi sempre, em dias de mau tempo na Docca,

o seguro ponto de apoio para o desembarque de passageiros; a nossa Alfandega, em cujos armazens se abrigavam as cargas recebidas, e que agora irão ficar ao desabrigo sobre a Docca, além do agravamento de despesas para aqueles que importam mercadorias; os colectores da boia da cidade, agora tapados, na eminencia de uma enchente, se houverem enchurradas ou de outra cousa pior, se não chover; o desemprego dos que trabalhavam no serviço de cargas e descargas, e dos que, com seus numerosos barquitos viviam do transporte de passageiros, ou de tripulantes para terra, e hoje à procura de uma nova vida onde possam suprir o pão seu e de suas familias, tudo isso são os motivos e causas a que a futura Avenida Litoral veiu dar lugar, sobrepondo o passado ao presente, fazendo esquecer obras importantissimas de antanho por esta outra de enbelesamento, inutilizando edificios e obras que hoje custariam milhares de contos, quando, em parte tal se poderia ter evitado, por um enquadramento de umas com e esta outra.

Esta nova Avenida faz-nos lembrar um fidalgo arruinado que esperando visitas prepara a sala de entrada mas que tem o cuidado de fechar todas as demais dependencias do velho solar, para que as visitas não vejam o estado de ruina em que se encontram.

DR. HERNANI DE LENCASTRE

Por proposta de Mr. A. Herry, vice-presidente da «Association Française des Collectionneurs d'Ex-libris», foi nomeado membro desta distinta associação, o Sr. Dr. Hernani de Lencastre, que nesta cidade, onde exerceu o cargo de Delegado do Procurador da República, conta muitos admiradores do seu talento.

Pela honra de tal nomeação, dirigimos ao Dr. Hernani de Lencastre os nossos cumprimentos muito amigáveis.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 17 de Dezembro de 1949

Título do artigo: Avenida Litoral de Ponta Delgada

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.912

Urbanização !

Em vésperas da visita à nossa ilha do ilustre Arquitecto João de Aguiar

A convite do Presidente do nosso Município, Sr. Dr. Alherio de Oliveira, visita esta cidade, dentro de um mês, o architecto Sr. João de Aguiar, autor do ante-projecto da urbanização de Ponta Delgada. Vem o distinto architecto—urbanista auxiliar sin-loco—, os técnicos da Câmara na execução de diversas obras que se prendem com a urbanização da cidade.

Entre essas obras figuram:—a primeira fase do arranjo urbanístico do recinto que circunda o novo Teatro Micaelense; várias obras resultantes da construção da Avenida Litoral; a conclusão do alargamento e alinhamento das ruas da Vila Nova de Baixo e dos Mannais; e a modificação da Praça da Republica.

No respeitante as obras da modificação da Praça da Republica, iniciou-se já a demolição da parte sul do edificio da «Câmara Velha». Se depois dessa demolição se verificar que o corpo principal do edificio, que por ser de traça antiga se pretende conservar, não oferece a necessaria segurança, será este imbeem apeado e alargada a praça, construindo-se no restante terreno um edificio que sirva de digno fundo à praça.

Além destas importantes obras, outras se vão iniciar em algumas freguesias rurais.

Portugal, de lés-a-lés, está a reconstruir os seus velhos edificios, está a dar ao país a nota de beleza que nos legaram os homens do passado, dando o primitivo traço aos edificios construidos há já séculos.

Ponta Delgada, poucos edificios possui vindos do passa-

do, mas, ainda assim, possui alguns que oferecem valor.

A Câmara Municipal de Ponta Delgada, a velha Câmara da Praça Velha, tem características que marcam uma época, as quais mereceram, há anos, a um conhecido e ilustre architecto, a honra de um arranjo, que deve estar na nossa Câmara e que esteve exposto ao Público, no Bureau de Turismo «Terra Nostra.»

Por que a devemos demoli? E será mais harmonico de linhas o edificio a construir? Terá esse edificio a harmonia precisa para figurar entre os demais?

A nosso ver, conserve-se o que está e o que nunca deveria ter sido abandonado, reconduza-se à sua beleza original, despojada de emplasafros e enxertos, a velha construção condenada à acção do canarleteo, como tantas outras destruições que acabam redundando em gastos de dinheiro com pouco proveito colectivo.

No entretanto, os técnicos dirão da sua douda opinião, e aquele que breve nos visita, pela sua vasta cultura e profundos conhecimentos e illustração saberá, com justiça, aquilatar do valor das edificações.

Conservar o patrimonio nacional, evitar a destruição de edificios aproveitaveis, só honra as terras e os homens, e senão vejamos o que de belo se está a fazer na frontaria da Igreja do Colegio, uma obra digna de todo o elogio, não só por valorização mas ainda por conservação daquillo que o passado nos legou.

Tal restauração honra os artistas da ilha de S. Miguel,

Nome do jornal: Açoriano Oriental

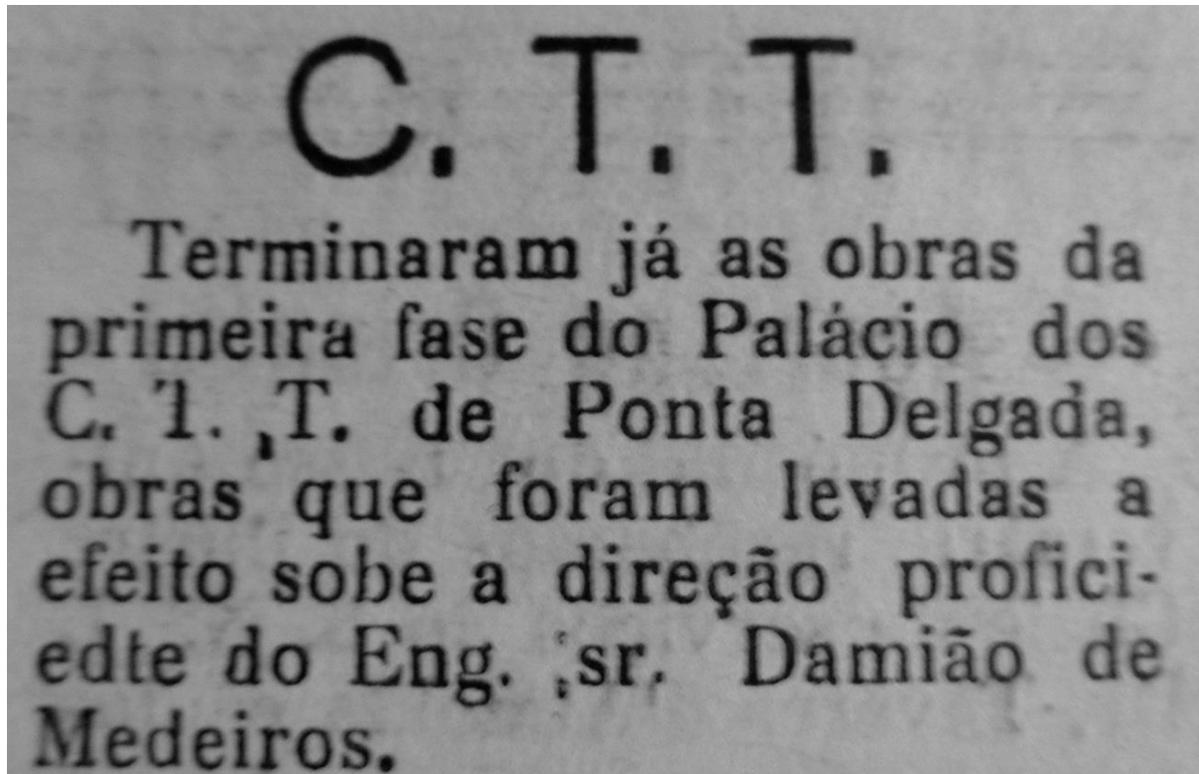
Data: 11 de Março de 1950

Título do artigo: Urbanização!

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.924



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 22 de Abril de 1950

Título do artigo: C.T.T.

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 5.930

O Governo Nacional
manda a S. Miguel, um dos
seus mais ilustres membros, o
MINISTRO DA DEFESA
Tenente-Coronel Santos Costa
presidir à inauguração do grande
melhoramento cidadão, a
AVENIDA LITORAL

Dentro de oito dias, Ponta Delgada receberá de novo em seu seio, S. Ex.^a o Ministro da Defesa Nacional, Tenente-Coronel Santos Costa, escolhido para representar o Governo da Nação no acto inaugural de uma obra de tão alto valor na transformação da fisionomia da cidade—a Avenida Litoral—obra a que desde a primeira hora deu todo o seu apoio e devotado interesse uma outra ilustre figura do Governo, S. Ex.^a o Sr. Ministro das Obras Publicas, Eng.^o Frederico Ulrich.

A escolha do nome do Sr. Ministro Santos Costa para este acto inaugural constitui para a população de S. Miguel uma nota de carinho e de apreço, que nesta ilha goza S. Ex.^a, uma nota do respeito e admiração dos seus habitantes, gratos a tantos actos de acendrado espirito de caridade e de devotado interesse, dignos da maior gratidão de todos nós, mi-caelenses.

Dentro de breves dias, pois, teremos de novo nesta *Ilha Verde* uma prestigiosa figura de nacionalista e de militar a quem a cidade renderá as suas homenagens e receberá com aquele carinho a que tem já pelo que a S. Miguel tem feito com identico carinho e interesse a bem da Terra e a bem da Nação.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 07 de Junho de 1952

Título do artigo: O Governo Nacional

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.039

A inauguração da Avenida Marginal

vai ficar memorável nos anais da vida distrital

É já no próximo domingo que se realiza a inauguração oficial da Avenida Marginal, velha aspiração desta terra que leve agora plena realização, graças à época magnífica de ressurgimento Nacional que vivemos e aos homens esforçados que, aqui e no Continente, têm posto ao serviço alma de vontade, espírito de sacrifício e honestidade empreendedora.

A cerimónia de domingo, na sua simplicidade edificante, vai ficar memorável nos anais de S. Miguel, pois assinala um acontecimento sensacional, um daqueles acontecimentos que se verificam apenas uma vez na vida.

Tudo se prepara, portanto, para que ela se revista de imponentia e de brilho, e para que fique gravado na memória dos novos como lição magnífica que os ha-de levar a outros empreendimentos e realizações no futuro.

A representação dos Concelhos e Freguesias

Como dissemos, as Câmaras Municipais dos diversos concelhos da Ilha estão empenhadas em aparecer na inauguração e nesse sentido se esforçam inteligentemente. O mesmo sucede quanto à representação das freguesias, à frente das quais virão os seus párocos e autoridades, acompanhados de bandas de música e do povo.

Dezenas de camionetes conduzirão, na manhã de domingo, para Ponta Delgada todos esses elementos representativos e espera-se que vários outros meios de transporte conduzam a população de diversos pontos da Ilha que desejam assistir à inauguração.

A visita do sr. Ministro da Defesa e as homenagens que lhe vão ser prestadas

O Sr. Tenente Coronel Santos Costa, que vem representar o Governo na cerimónia da inauguração, será recebido pelas autoridades, corpos administrativos e população da Ribeira Grande, no Campo de Aviação de Sant'Ana, a hora que amanhã será anunciada. Depois, o cortejo de automóveis que o acompanhará percorrerá a estrada nova da Ribeira Grande a caminho da cidade, atravessando as ruas da Calheta, Me-

A Inauguração da Avenida Marginal

Continuação da 1.ª página

Abreu, Ernesto do Canto, do Mercado, do Teatro, António Nunes da Silva, Lado Norte do Largo da Matriz, Rua Hintze Ribeiro, Rua de Santa Luzia e Rua Marquês da Praia.

Se o enviado do Governo chegar de manhã, como se supõe, dirigir-se-á ao Palácio do Governo do distrito, depois de percorrer as ruas acima mencionadas, ouvirá missa, possivelmente na Igreja do Colégio e, depois do almoço, pelas 15 horas, dirigirá-se-á para o Campo de S. Francisco, onde, no lado Sul, lhe será feita a recepção oficial e onde a população o acolherá com manifestações de carinho e apreço.

Em seguida, perante deputações de todo o distrito, realizará-se-á a inauguração solene da Avenida. Essas deputações, bem como as autoridades, corpos administrativos e todos os convidados têm os seus lugares reservados no começo da Avenida.

À noite, o Ministro Santos Costa será homenageado com um jantar, seguido de recepção, no Palácio do Governo do Distrito.

Na segunda-feira, récita de gala, no Teatro Micaelense, com «A Ceia dos Cardiais»

Todos sabem nesta terra que ao Ministro Santos Costa se deve a oferta do terreno para a construção do Teatro Micaelense e a sua entrega imediata.

Com o intuito dele poder visitar a importante obra micaelense e por essa ocasião ser-lhe à prestada significativa homenagem. A récita dessa noite será de gala e nela se representará a célebre peça «A Ceia dos Cardiais», de renome mundial, estando o Teatro ornamentado especialmente para o acto.

Após a chegada do Ministro àquela formosa casa de espectáculos o Presidente da sua Direcção, Sr. Dr. Francisco Luis Tavares, dirigirá-lhe os cumprimentos em nome da Direcção a que preside, recordando a sua acção na realização daquele grande melhoramento micaelense.

O delegado especial do Governo assistirá, com a sua comitiva, ao espectáculo que lhe é dedicado.

Já começaram as marcações para este grandioso espectáculo que vai ser digno das gloriosas tradições do antigo Teatro Micaelense.

O traje é de cerimónia, para as pessoas que o quiserem e puderem fazer.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

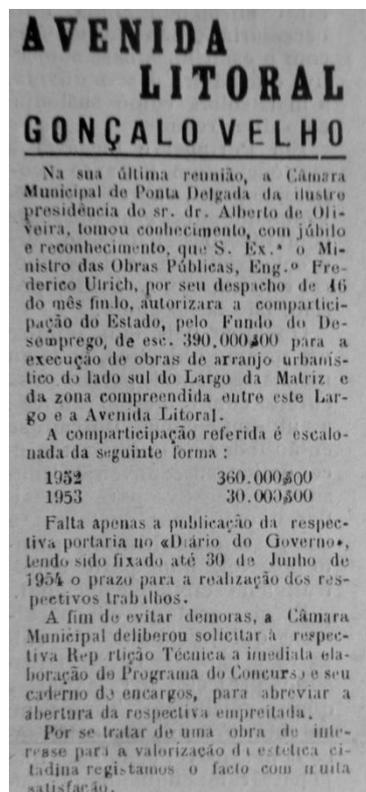
Data: 14 de Junho de 1952

Título do artigo: A inauguração da Avenida Marginal

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.040



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 12 de Julho de 1952

Título do artigo: Avenida Litoral Gonçalo Velho

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.044

"A PORTA INFERI,"

— às Portas da Cidade

Em 18 de Março de 1950—
— publicava este semanário,
com a modesta assinatura de
José Ninguém, «um apelo ao
Senhor Presidente da Câmara
Municipal, acerca dos antigos
Paços do Concelho e dos Ar-
cos do Cais.»

A este apelo, contra os há-
bitos do seu autor, irizado nas
dobras da pseudonímia, mais
na crença do ditado—santos
de casa não obram milagres—
do que por qualquer outro
falso preconceito *político-social*,
dignificou-se o sr. Presi-
dente do Município responder

Por MANUEL FERREIRA

nhador: isto «sem intuídos
mesquinhos, reservados ou
aviegrateiros, apenas movido
por ineterata e acrisolada
devoção regionalista, na lin-
guagem clara e franca de quem,
por indole e hábito, detesta o
veneno espiro das reticências
e o pouco escrúpulo das pala-
vras frouxas e adocicadas, por
vezes entretidas pela vilania
nas atitudes e por mor cha-
zeira nos conceitos», como en-
tão se afirmava, em declara-
ção prévia.

Estava-se, ao tempo, na fa-
se mais activa da *arbitrária*
aguda, iniciada com a derro-
cada do Cais Velho e do Mer-
cado do Peixe, para a cons-
trução da actual Avenida de
Gonçalo Velho e não se sabia
o certo em que pontos se de-
teria o camarelho demolidor.

Na poeira dos destroços e
da confusão, ao abrigo do *ha-
beas corpus*... jornalístico,
chegou-se a altura de intentar
um piedoso *recurso de sen-
tença* a favor dos velhos Pa-
ços do Concelho e das antigas
Portas da Cidade, cada vez
mais sumidas na posição in-
sustentável de obsecante «en-
costo».

Em face do arrazoado, num
terra tão prodiga em valo-
res artísticos e literários,
como em *prímores* exóticos
e horticolas, de largas e re-
pobulada selva, poucos deram
sinal de vida. Mas, para honra
colectiva e louvor do seu en-
tusiástico reconstrutor o cer-
to é que aí se encontra remo-
do



gentilmente, no número se-
guinte do «Açoriano», acusa-
do o *toque* com sábia elegância
e pundonor.

Expondo e antecipa-
mente, para que se não visse
no facto libezia de ânimo ou
refugo de coarctado anonimato,
havia-se procedido à *identifi-
cação* do monótono escrevi-

(Conclui na 4.ª página)

"A PORTA INFERI,"

— às Portas da Cidade

...no meio de tanta sua des-
ta e antiga a base, sem sin-
tomas, interesse e apuro,
sua pela aprovação e com-
participação de Estado, pre-
sente de segunda na her-
sustentada para o «veneno»
arbitrário arbitrário.

Tudo se fez e fez e por-
tante no melhor forma possi-
vel... com vital interesse,
a Cidade começou a seguir
o movimento de viragem de
Portas, como ao seu novo
ponto.

Tudo isto—tudo isto—
mas distantes as primeiras
pedras, de um dia para o me-
diante, em alguma linguagem da
Direção Geral do Estado In-
terior e das Ind. Artes, com-
bata a obra, por se tratar de
um bem, que se trata de
classificação, e dentro do pa-
trio social.

Do visto da lei não se po-
de ir a discussão, em espe-
do seu espírito, ao criar e me-
lindas pias de arbitrariedade
para todos as pedras que lo-
que e o movimento de glori-
a de obra.

Tudo estaria certo e até
melhor e a obra seguida
aprox, na carta de Ind. Ar-
velhos, se alguma tivesse em-
nira e simples e formal de-
mostrou, ou a escrita de oc-
vas pompas e giraldas, que
nasas Fortes de Cais, dea,
por Zeta, e como apresenta-
ção com outras espécies de
ditado e do outro, longe de
diversa científico e fora de
gênis, não se melhor de que
ceto inalterado, poderá fidei-
de acastilar e conservação
das nossas velhas pedras.

E de acreditar na boa fé e
contar que se o Director Ge-
ral do Estado Superior e das
Ind. Artes, em nome de tanto
emprego como o da defesa
do nome mesmo patrimonial
artístico.

Tudo isto, para não, no tran-
scurso e estampa assinada de
realidade, o tempo parece
condições e os ventos in-
marcados — a questão at-
para se trata de obra.

«Dize-se o caso das pas-
sadas em evidência, com vido
na medida e directo conheci-
mento de causa, a sustentação
do bom Honro, se have-



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 27 de Dezembro de 1952

Título do artigo: "A Porta Inferi" – às Portas da Cidade

Autor do Artigo: Manuel Ferreira

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.071

PEÇO A PALAVRA...

A "QUESTÃO"

da Praça Pombalina e do mais que se há-de ler...

ANTES de mais nada, em público e razo, um esclarecimento talvez indispensável para certos incensuráveis de confrarias, habituados a não extremar os campos, no ambiente neutro das águas mornas, na altitude recitente da palmeadina nas costas, do risinho equívoco, da imbecilidade campestre.

Escusado será asseverar que não tenho procaçada do arquiteto Francisco Quintanilha para a defesa jornalística do seu caso, nem tão pouco a livre exploração do meu pobre modo de ver pode constituir os bons olheiros de um colorido *sermão de encomenda* que uma velha amizade dos bancos do Liceu em nada conseguiria influenciar como, em tantos outros casos, de mais grave montaria, muitos, por experiência própria, poderão atesta-lo...

A verdade é que, em pura convicção, julgo plenamente justificável-se o ideário em presença das premissas estabelecidas, no plano urbanístico e histórico, em parêntese com as próprias condições económicas e espirituais anquilosadas no corpo e na alma micaicensê.

Considerada, num raio de 50 metros, a zona de protecção em volta das Portas da Cidade—e já se referi que a construção destas foi quase contemporânea da morte de Pombal—deveria haver logi-

II

ca e claramente uma natural linha de harmonia entre o barroco de 1783, preponderante na praça, e os seus edifícios laterais, mais próximos e ligados à criação da Praça, segundo o regulamento, tendo como condição primária o emprego de materiais de origem local, nomeadamente a pedra regional—não será de mais repeli-lo.

Dai, nesta zona de estilo neo-pombalino—e a graça fradesca do "terreiro do paço"—

Podem os profissionais e os leigos, com documentada ou encetada sabedoria, levantar montanhas de argumentos pró e contra, aos limites extremos de desafiar as mortas iras do alivo Marquês e os duros flagelos do seu impiedoso Intendente, para os antagonistas—em arte.

Porém, quanto a mim, em face da desorientação estética—e será apenas estética?—entre o edifício asa-de-avião ou quilha-de-contratorpedeiro (com pista na plataforma para os futuros helicópteros de Ponta Delgada-Santa Maria, em face do estado do campo de Sant'Ana) parece aceitável a solução.

Com isto—claro está—não se depende a entronização radical de um *estilo único* (pombalino, londrino ou marroquino) na linha geral da Avecida, p e l a monotonia da standardização pela chateza da icéia, que então pediria pra certa a grandiosidade de uma esalúta equestre, com larga disputa de modelos devidamente ajacizados...

O próprio arquiteto João

(Conclui na 8.ª página)

O Arcanjo S. Miguel **MANUEL FERREIRA**



A "Questão" da Praça Pombalina e do mais que se há-de ler

... e que se há-de ler, não se trata de uma questão de estilo, mas de uma questão de harmonia e de equilíbrio. A questão da Praça Pombalina é, em primeiro lugar, uma questão de equilíbrio entre o antigo e o novo, entre o barroco e o moderno. Não se trata de uma questão de estilo, mas de uma questão de harmonia e de equilíbrio.

A questão da Praça Pombalina é, em primeiro lugar, uma questão de equilíbrio entre o antigo e o novo, entre o barroco e o moderno. Não se trata de uma questão de estilo, mas de uma questão de harmonia e de equilíbrio.

Em Dia De Natal

Como nasceu Jesus

Antes de mais nada, em público e razo, um esclarecimento talvez indispensável para certos incensuráveis de confrarias, habituados a não extremar os campos, no ambiente neutro das águas mornas, na altitude recitente da palmeadina nas costas, do risinho equívoco, da imbecilidade campestre.

Escusado será asseverar que não tenho procaçada do arquiteto Francisco Quintanilha para a defesa jornalística do seu caso, nem tão pouco a livre exploração do meu pobre modo de ver pode constituir os bons olheiros de um colorido *sermão de encomenda* que uma velha amizade dos bancos do Liceu em nada conseguiria influenciar como, em tantos outros casos, de mais grave montaria, muitos, por experiência própria, poderão atesta-lo...

A verdade é que, em pura convicção, julgo plenamente justificável-se o ideário em presença das premissas estabelecidas, no plano urbanístico e histórico, em parêntese com as próprias condições económicas e espirituais anquilosadas no corpo e na alma micaicensê.

Considerada, num raio de 50 metros, a zona de protecção em volta das Portas da Cidade—e já se referi que a construção destas foi quase contemporânea da morte de Pombal—deveria haver logi-

II

ca e claramente uma natural linha de harmonia entre o barroco de 1783, preponderante na praça, e os seus edifícios laterais, mais próximos e ligados à criação da Praça, segundo o regulamento, tendo como condição primária o emprego de materiais de origem local, nomeadamente a pedra regional—não será de mais repeli-lo.

Dai, nesta zona de estilo neo-pombalino—e a graça fradesca do "terreiro do paço"—

Podem os profissionais e os leigos, com documentada ou encetada sabedoria, levantar montanhas de argumentos pró e contra, aos limites extremos de desafiar as mortas iras do alivo Marquês e os duros flagelos do seu impiedoso Intendente, para os antagonistas—em arte.

Porém, quanto a mim, em face da desorientação estética—e será apenas estética?—entre o edifício asa-de-avião ou quilha-de-contratorpedeiro (com pista na plataforma para os futuros helicópteros de Ponta Delgada-Santa Maria, em face do estado do campo de Sant'Ana) parece aceitável a solução.

Com isto—claro está—não se depende a entronização radical de um *estilo único* (pombalino, londrino ou marroquino) na linha geral da Avecida, p e l a monotonia da standardização pela chateza da icéia, que então pediria pra certa a grandiosidade de uma esalúta equestre, com larga disputa de modelos devidamente ajacizados...

O próprio arquiteto João

(Conclui na 8.ª página)

O Arcanjo S. Miguel **MANUEL FERREIRA**

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 26 de Dezembro de 1953

Título do artigo: Peço a palavra... A "questão" da Praça Pombalina e do mais que se há-de ler... II

Autor do Artigo: Manuel Ferreira

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.120

UM ARREPIO DE BOM SENSO NAS TRISTEZAS DA BEIRA-MAR

UMA quasi tristeza não esta verdade, tão logo como expressiva, immortalizada pelo grande e sempre actual padre António Vieira: «Logo se não vive em que se sente, quando se não vive, depreza emoção».

O bello, por trivial, ainda hoje — a cada passo — a verdade, quer partindo dos impetus acadêmicos do professor Nery, declarando-se seus veros valores, ou crendo do banário romano, quer desconfiando de deus — deus eu debedendo, de qualquer scilicet — em atrevido, com uma dada de comendas desavida, na complicita da barreira leonarda.

E a verdade do indigente cede e motiva jencia mais se avizinha e resulta, em perenne actualidade, na apreciação e logo assignatura a traça architectonica da praça, ao seu do poder Largo de Matriz.

«Ho creio se cilia a liberdade e não deus se convia a liberdade discreta», realda do projecto dos quatro edificios em debate, que mais parava-se de clementer avia prevenir agulhas e calcanhars que puzerem-lhe propozição, sabendo, desde pábulo ao dábulo e galego morder na pillosa, alicando a chuma e perdendo longe de porta em porta, a sua de paas tempo locall — aqui há tempo? acollá há tempo?

Mas assim não entendo a «cidade dos Açores», local que passadas e hontem traxidas na dextra da terra e da grã, subleando-se as puzições de ja natural e fãda occupação no cado e de todos, em MATRIZ e animadas joga fãdas, na pagada do maverick, hontem pela mesma comôr, Filho do Architecto João Carlos Têrãdas, com o «opinionário e justas honras de deus, como compender da caza».

Para o quanto não se pertence agraço a lãculo vertebro de sua dilação — de hora e cuberta — Lanterna Marãdas, mas, em face do ambiente de mudois quozidões, devesse reconhecer que nem por muito, quandoq' emoção mais cedo, por passo que se a e mudois, a sua dilação — a lãculo de publicadão, em sua lãculo de ingratia como mudois.

por MANUEL FERREIRA

E, de facto, sobranceo mudois de um jornal e de um jornalinho agido e gradiente e chocillar a opinião publica — segundo o prelojo lãculo — coligado — sem atreço a «cidade fãculo social de Imprensa, ao serviço de factos e correntes scilicet, com puzidos de interesse immediato para o tudo colectivo».

E, por igual, esta a perfeitã a scilicet do povo — o joga factas, não vigia pal — Jun 29 de Novembro — no, «Correio», incoado regto — «Quem toma a a sua?» — «Incoado».

«O interesse regional — a causa de manifestar-se Imprensa, de mudois e a dilação, poder e mudois — arrepiar e bom senso, «cidade, de um cado e fãculo, alicando de todos atrevidos».

«Incoado regional, mesmo locall depreto a scilicet em locall, a pillo mudois na escama mudois locall, na dilação de gestação dos gto mudois».

«E se finalmente seria puzido puzido de mudois, por curta e pelo fãculo, ao corer da pena».

E, mais expozido-se que sempre em fãculo fãculo locall, de mudois em que, comolito no fãculo em fãculo serviço a lãculo sua pena».

«E por ainda, comolito Assim fãculo com bom e a puzido-se atreço a lãculo pela puzido, dilação, com a facilidade com no mudois de puzido a gravata, ao saber de mudois de mudois a lãculo a e contrarrazão gtois das descommodadas mudois».

«Sem dilação, de mudois projecto da puzido em mudois mudois mudois».

«Puzido que a edilidã puzido fãculo mudois puzido, e sem dilação mudois e lãculo mudois quei mudois a lãculo e comolito no mudois quei mudois de mudois fãculo fãculo publico mudois dilação».

«Nada de mudois com mudois No se puzido que se a lãculo e gradiente, toda a e dilação, na mudois de mudois, na mudois de mudois, na mudois de mudois, na mudois de mudois».

«Nã comolito a comolito de mudois mudois».

«Arrepiar, quando se mudois a lãculo mudois que puzido mudois de a mudois».

(Continua no 6.º pag.)



UM ARREPIO DE BOM SENSO

Cotado da 1.ª página

O cristal, por mais fino que seja o flaccaral ou por mais claro que seja o espelho da escissia affectiva, mostra-se sobranceira emaciado.

E, depois, quem com cristas mexe, pela certa, vidros parte...

A todos os micelenses cultos ou incultos, do fãculo encocado nos allitados na campanha contra o anillabamento, se reconhece absoluta liberdade de expressão... architectidica.

Mas, considerando alguns dos depozimentos trazidos a lume, nas colinas do «Correio», passa a gente da ligeireza e do a verdade com que gregos e fãculos, com fãculos ou real conhecimento de causa ou saltando por ribs da posição oficial, entras na batilha campal, como em caso de primeira mão!

E o certo é que ninguém de boa fé e de bom senso, mesmo discordando, poderá voltar na jogaçã, do mudois-atraz, sabido e resabido que a traça das construçães a erigir na praça «já se mostra de há muito oconselhada e aprovada por técnicos de reconhecido autor e pelas instancias superiores competentes», conforme os termos da acta municipal vinda a publico.

Atual, por muito que peso nos defeccos da administração municipal pelos metodos do novo instituto Gallup, a desorientação estetica e o desentendimento entre correntes e architectos fazem lembrar a verdade dos galego — somos galego e não dos entidoesmos!

Na maioria dos casos, para se fugir do fogo, este se facilmente nas brassas.

O escandalo, a base dos marmaroches silclicas ou indigenas, tanto borborinho poderia causar nas carreiras do Varela como nos clectricos de Lisboa, na praça da Figueira como nas peixarias micelenses.

«Lã rã, mas fãculos há».

Agora mesmo, folheando o «Diário Popular», da Capital do Império, em seu numero de 8 de

Manuel Ferreira

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 30 de Janeiro de 1954

Título do artigo: Um arrepio de bom senso nas tristezas da Beira-mar

Autor do Artigo: Manuel Ferreira

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.125

As grandes realizações do Estado Novo
O Palácio dos C. T. T. de Ponta Delgada
Solemnemente inaugurado no passado domingo, com a presença do Sr. Ministro das Comunicações e de altas individualidades

Foi uma grande data a que se integrou domingo último para inaugurar o Palácio dos C. T. T. de Ponta Delgada, que ficou a ser, em grandes e belas, o segundo edifício do País.

Quiradas na vedação, o público ouvindo, o admirável edifício dos C. T. T. com que o Governo de Salazar distinguia o povo de Ponta Delgada, salientando uma das suas grandes aspirações e visando a sua bela e moderna estrutura Avenida Gonçalo Velho.

E assim tivemos que o cerimonioso de inauguração do belo edifício teve a presença de sr. Ministro das Comunicações, do Coronel Mota e do administrador-adjunto do C. T. T., que se deu, estava profundamente para tal fim, a ilha de São Miguel.

Em volta do simpático edifício que fica a encostar a Avenida Gonçalo Velho, tremulavam, em ar festivo, as mercês bandeiras, e no decurso da entrada principal, realizavam-se as mais belas e importantes das vistas: a vista para o verde e de flores.

O sr. Coronel Mota, autoridades civis e militares e funcionários públicos acompanhavam ali e sr. coronel Gomes de Araújo, e grande número de pessoas e famílias a procura em frente dos C. T. T. de Ponta Delgada das 11 horas.

acompanhada pelo sr. Governador António dos Santos, Chego de sr. Ministro das Comunicações, tendo lido a abertura simbólica da porta do novo edifício ao mesmo tempo que era feita a Bandeira Nacional, no grande salão por cima de mesma porta, e ao sr. entusiasta e incerta.

Aberta a porta, procedeu-se a cerimónia da leitura, feita da a título pelo Sr. Oliveira, após o que as autoridades, civis e militares, cumprimentaram o público de uma maneira tão afetuosa, simpática e para o simples sala das comemorações pontas que se ia encerrar a sessão aliás.

A mesa de honra foi presidida pelo sr. Ministro das Comunicações, que dava a direita a sr. Governador António dos Santos, general Alfredo Soares, director da Administração Civil, padre José Gomes, verificador estacionário do C. T. T. da Cunha Vasconcelos, juiz-presidente do Grande Tribunal dos Açores, dr. Epifânio Carlos da Costa, juiz-presidente do executivo da Câmara Municipal e Eng.º Luis Antunesqueiro, chefe dos bastões, todos os sr. e a companhia, em sr. hon. coronel Rubião Cardoso, comandante Militar Militar, comandante Nacional e Sr. capitão de polícia e a comissão técnica da



O magnífico Palácio dos C. T. T. da cidade de Ponta Delgada.

As grandes realizações do Estado Novo
O Palácio dos C. T. T. de Ponta Delgada

... que havia alcançado o seu propósito, era para o Sr. Governador, sr. Coronel Mota e sr. Governador António dos Santos, com o seu discurso no salientando a importância do edifício de Ponta Delgada, graças ao esforço do Governo e do qual se tratava o Estado Novo.

... e a propósito da sua inauguração, que se realizou na manhã que calhou, tendo em vista o carácter festivo e importante desta obra, pontua lenda de hoje por figura.

Discurso do Governo Civil

Foi o Sr. Governador, realizando no Palácio do Governo de Ponta Delgada, o seu discurso no salientando a importância do edifício de Ponta Delgada, graças ao esforço do Governo e do qual se tratava o Estado Novo.

... e a propósito da sua inauguração, que se realizou na manhã que calhou, tendo em vista o carácter festivo e importante desta obra, pontua lenda de hoje por figura.

Dormitório

«Eng.º Joaquim Diniz»

Foi o Sr. Governador, realizando no Palácio do Governo de Ponta Delgada, o seu discurso no salientando a importância do edifício de Ponta Delgada, graças ao esforço do Governo e do qual se tratava o Estado Novo.

... e a propósito da sua inauguração, que se realizou na manhã que calhou, tendo em vista o carácter festivo e importante desta obra, pontua lenda de hoje por figura.

M. Sarmento Jr.

Foi o Sr. Governador, realizando no Palácio do Governo de Ponta Delgada, o seu discurso no salientando a importância do edifício de Ponta Delgada, graças ao esforço do Governo e do qual se tratava o Estado Novo.

... e a propósito da sua inauguração, que se realizou na manhã que calhou, tendo em vista o carácter festivo e importante desta obra, pontua lenda de hoje por figura.

Ódio de Ráido

Foi o Sr. Governador, realizando no Palácio do Governo de Ponta Delgada, o seu discurso no salientando a importância do edifício de Ponta Delgada, graças ao esforço do Governo e do qual se tratava o Estado Novo.

... e a propósito da sua inauguração, que se realizou na manhã que calhou, tendo em vista o carácter festivo e importante desta obra, pontua lenda de hoje por figura.

Horácio Reinaldo

Foi o Sr. Governador, realizando no Palácio do Governo de Ponta Delgada, o seu discurso no salientando a importância do edifício de Ponta Delgada, graças ao esforço do Governo e do qual se tratava o Estado Novo.

... e a propósito da sua inauguração, que se realizou na manhã que calhou, tendo em vista o carácter festivo e importante desta obra, pontua lenda de hoje por figura.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 13 de Novembro de 1954

Título do artigo: As grandes realizações do Estado Novo – O Palácio dos C.T.T de Ponta Delgada

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.166

Os CTT na Ilha de S. Miguel

A inauguração do Palácio dos CTT da cidade de Ponta Delgada deve, sem dúvida, ser considerado como um dos acontecimentos de maior projecção verificados na Ilha de S. Miguel, durante o ano de 1934.

Com efeito, a Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones estendeu, também, a esta Ilha a sua acção e soube delinear um programa de realizações que iniciado no Continente no ano de 1937, culminou, na nossa Ilha, com as edificações de um dos seus mais grandiosos imóveis.

Dirige superiormente aquele grande Organismo um dos melhores e mais dedicados servidores do Estado Novo, o Engenheiro Luiz de Albuquerque Couto dos Santos, que, em Agosto de 1933, foi convidado pelo saudoso Ministro Duarte Pacheco para desempenhar as funções de administrador Geral dos CTT.

Ao Engenheiro Couto dos Santos se deve a gigantesca tarefa da restauração e renovação dos serviços dos CTT, não obstante ter deparado com graves problemas de natureza financeira ao iniciar a sua acção.

O saneamento que se impunha iniciou-se pela promulgação de medidas de apertada fiscalização das despesas, o que permitiu apresentar, em 1936, após cuidadoso estudo, o Plano Geral de Trabalhos que compreendia, especialmente, a remodelação e renovação das instalações e dos traçados telegráficos e telefónicos.

Em Março de 1937 foi apresentada pelo Governo à Assembleia Nacional a proposta de lei que veio dar ao Eng.º Couto dos Santos a possibilidade de realizar o seu vasto plano, concebido pela sua alta mentalidade.

Dessa data em diante, as realizações efectuadas com os meios concedidos pela Lei n.º 1.959, transformaram completamente o panorama geral daqueles Serviços Públicos.

Em alguns pormenores partiu-se quase do zero para se atingir plano elevadíssimo, bem patentes aos olhos de todos os homens de boa vontade.

Ponta Delgada viveu momentos de enorme jubilo ao receber o Engenheiro Couto dos Santos, o grande gestor dos CTT.

L MAIS A
om ROBBIAI

OS CTT NA ILHA DE S. MIGUEL

Conclusão da 1.ª página

deixar de comparecer na Festa da inauguração do nosso grandioso Palácio dos Correios.

Em essa data festiva, a consideração do Senhor Administrador Geral dos CTT manifestou-se pela população local ao autorizar que o novo edifício fosse facultado ao público, norma que não é seguida na generalidade.

Assim, foi possível estabelecer o confronto em relações às improprias instalações do edifício do Largo da Matriz, e avaliou-se mais de perto a complexidade dos serviços cuja missão é bem servir com eficiência.

E a legenda «C. T. T.» — Correios, Telégrafos e Telefones podemos atribuir o significado — Cooperação, Trabalho, Tensidade.

Ponta Delgada orgulha-se do seu edifício dos CTT, sem favor, considerado como Repartição Pública modelo.

Respira-se um ar sadio no novo edifício e os serviços, como todos devem ter já verificados, passaram a ser executados com maior eficiência, embora em alguns pormenores não se tenha atingido ainda o desejado grau de perfeição mas que, a competência dos seus ilustres dirigentes, em breve conseguirá.

Os usuários dos serviços dos CTT sentem orgulho com o edifício que lhes foi facultado e notam-se mesmo impressionantes manifestações de respeito, como seja o de se levar as coisas ao ponto de

haver quem descubra a cabeça ao franquear a porta de entrada.

A Administração Geral dos Correios deu-nos, neste final de ano, uma prenda de inestimável valor, que enriqueceu consideravelmente o património cidadão, tão atrasado em construções. Compete a todos zelarem da melhor maneira pela nova Casa de modo a que, todos aqueles que nos visitarem, possam verificar que a população de S. Miguel corresponde devidamente à consideração das instâncias superiores ao edificar na cidade de Ponta Delgada um edifício considerado o segundo, em grandeza, de quantos foram até agora construídos.

Dentro dessa profunda modificação operada pelos CTT na nossa Ilha, que em breve se concretizará com as reinstalações dos serviços em diversas localidades, como seja, Ribeira Grande, Capelas, Maia, Furnas, Vila Franca do Campo e Água de Pau, leremos, em futuro não muito distante, a realização de uma das nossas mais prementes aspirações: a montagem da rede telefónica automática.

No campo cultural, iniciou-se, também, uma nova era para o pessoal dos Correios e as recentes festividades alusivas ao Natal, levadas a efeito pelo pessoal desta cidade, deixam-nos prever novas e proveitosas realizações.

Conforme já foi anunciado, vai ser instalada nesta cidade uma delegação do Centro de Desporto e Cultura do pessoal dos CTT, organismo que tem por finalidade o recreio dos seus funcionários não só por manifestações de arte, desportivas e culturais, mas, também, para o aperfeiçoamento dos conhecimentos profissionais.

Igualmente se prevê que as Obras Sociais dos CTT, organização modelar no seu género, estendam a sua acção aos núcleos das Ilhas.

Por tudo isto se conclui que actualmente os Correios, Telégrafos e Telefones constituem uma poderosa força no conceito da Nação e não deve ser esquecido para nós micalenses a figura prestigiosa do Senhor Eng.º Couto dos Santos, o Homem que renovou um dos Serviços Públicos mais valiosos para o desenvolvimento da Humanidade.

TEATRO
MICAIENSE
TEL. 1000
SOCIEDADE TEATRO MICAIENSE

APRESENTA **Sábado**

Nome do jornal: Açoriano Oriental

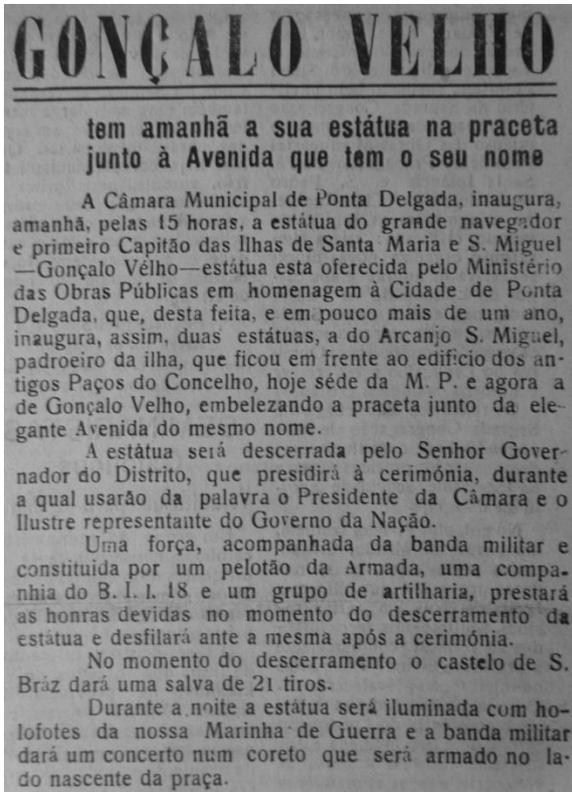
Data: 01 de Janeiro de 1955

Título do artigo: Os C.T.T. na ilha de S. Miguel

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.173



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 20 de Outubro de 1956

Título do artigo: Gonçalo Velho tem amanhã a sua estátua na praceta junto à Avenida que tem o seu nome

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.265



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 15 de Dezembro de 1956

Título do artigo: O que eu vi em S. Miguel – A Urbanização de Ponta Delgada

Autor do Artigo: Marques Caldeira

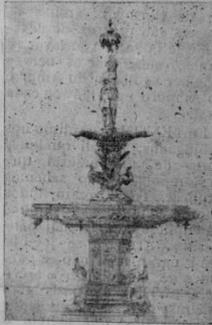
Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.273

UM ARTISTICO FONTENARIO

vai enriquecer uma das pracetas da Avenida Gonçalo Velho

A pouco e pouco, já com o acabamento de alguns edificios, já com o inicio de novas construções, começa a avultar, em toda a sua grandeza e perspectiva, como magnífica realidade, a sugestiva fisionomia da Avenida Gonçalo Velho, que, em breve, modificará por completo a feição da zona litoral e a aquela descepcionante impressão



Um prototypo do fontenário a levantar na praceta ao ponto do palacio dos C.T.T. causada do mar, a todos quantos demandavam o nosso porto.

Ganhando a preferéncia de alguns importantes departamentos do Estado, pela sua privilegiada situação, e logrando a simpatia de um grupo de micaelenses com visão e largos capitais, como recentemente se verificou na última praça das ghebas consideradas disponíveis pela Câmara Municipal, é de prever

que em menos de uma década se modifique por completo a fachada cittadina, no seu principal sector, offerecendo-nos o aspecto de uma cidade progressiva e renovada.

É certo que ainda temos muito a construir, do canto da velha capitania até aos limites de S. Pedro, mas, conven por igual lembrar: Roma e Paris não se fizeram num único dia...

Agora mesmo, por iniciativa do nosso Municipio, está a ultimarse a construção de um grupo de sanitárias subterrâneas, na placca a posite da entrada do palacio dos C.T.T. sendo a urbanização da referida placca valorizada, no lado sul, com implantação de um velho e artistico fontenário existente no Relvao.

Como mais de uma vez fora sugerido nestas columnas, a Câmara Municipal acaba de se decidir pela sua tranferéncia, trabalhando-se nos fundamentos do tanque a levantar em alvenaria e a servir de base ao vistoso fontenário.

Trata-se de uma velha e artistica obra de fundição, com suas figuras caprichosas e alegóricas, oferecida há setenta annos pela empresa belga fornecedora da primitiva rede de abastecimentos de água a Ponta Delgada.

Preve-se para melhor aproveitamento, a utilização da água dos seus jorros e repuchos, no sistema de limpeza das sanitárias ali construidas, sendo de admitir a conclusão dos trabalhos em curso antes da segunda quinzena de Julho.

Numa palavra, ainda este verão, os miludos e graudos que frequentam a Avenida Gonçalo Velho, seguindo as brisas de Neptuno ou de cupido, vão ter mais um motivo de atracção—um caprichoso e suggestivo jogo de água, que, ainda por ventura, poderá vir a ser luminoso e colorido, como certos sonhos bons e tranquilizadores...

Nome do jornal: Açoriano Oriental

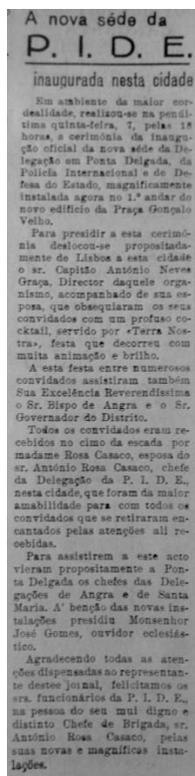
Data: 08 de Junho de 1957

Título do artigo: Um artístico fontenário vai enriquecer uma das pracetas da Avenida Gonçalo Velho

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.298



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 16 de Novembro de 1957

Título do artigo: A nova sede da P.I.D.E. inaugurada nesta cidade

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.320

O "HOTEL DO MAR"

uma valiosa iniciativa do sr. Carlos Eduardo Agnelo Borges, ao serviço da cidade e do turismo

A convite do sr. Carlos Eduardo Agnelo Borges, os representantes dos órgãos de informação locais reuniram-se pelas 17,30 horas do passado dia 23, na sede da Comissão Regional de Turismo, para apreciar o ante-projecto do hotel de classe turística que aquele dinâmico micalense pretende construir na Avenida do Infante.

O hotel, que deverá denominar-se «Hotel do Mar», terá 10 andares, sendo a cave destinada a serviço de despensa e arrecadação, enquanto que no rés-do-chão serão montados os serviços de escritório e recepção.

Apesar de não se encontrar ainda devidamente estudado, o sr. Carlos Agnelo Borges, se tiver o consentimento das respectivas autoridades, pensa edificar um 11.º piso, propositamente para ser o Salão de festas e banquetes.

Cada piso possuirá 11 quartos com casa de banho, uma pequena sala de estar e copa para pequenos almoços, sendo todos absolutamente iguais uns aos outros.

As dimensões do edifício estão calculadas em 17 metros de frente por 30 de fundo, cujas linhas modernas e sóbrias atestam o valor do arquitecto Manuel Jacinto Simões, que fez um trabalho digno de toda a nossa admiração.

A mencionada unidade hoteleira virá a possuir também um sistema de dois elevadores, um de serviço e outro de montacargas, cujos ruidos serão devidamente isolados, sendo o arranjo do interior da mesma todo decorado em moldes regionais, para que o hóspede ou visitante encontre sempre à sua volta o ambiente característico da vida micalense.

No último andar funcionarão a casa de jantar e o restaurante panorâmico, onde, depois, se poderá



«Hotel do Mar», a construir na Avenida do Infante
(ANTE-PROJECTO DO ARQUITECTO MANUEL SIMÕES)

desfrutar uma paisagem de surpreendente beleza e sonho!

A entrada principal será feita pela Avenida do Infante, havendo no rés-do-chão, do lado da praça, um «snec-bar», que constituirá um fino atractivo entre os poucos existentes nesta cidade.

O «Hotel do Mar», ficará enquadado num conjunto arquitectónico de grande envergadura, pois terá como centro uma praça ajardinada, ao fundo uma policlínica e no lado poente um outro não menos grandioso edificio da Caixa Sindical e das restantes repartições do Ministério das Corporações nesta cidade.

Todavia, o «Hotel do Mar», só será uma realidade se, de acordo com o decreto-lei n.º 2073, o Estado, por intermédio do SNI, conceder um empréstimo substancial e com facilidades de pagamento, dado que aquela construção orçará muito para cima da casa dos 10 mil contos.

No final das suas elucidativas declarações, o sr. Agnelo Borges agradeceu a companhia dos jornalistas, a quem transmitiu que, não obstante a série de dificuldades a vencer, tem recebido o apoio e carinho por parte da Câmara Municipal, Junta Geral e Governo Civil, entidades que têm acompanhado com muito interesse a sua iniciativa.

Em seguida traçou um justo louvor ao autor do ante-projecto, sr. arquitecto Manuel Simões, destacando a personalidade e competência profissional de um técnico que honra a sua terra.

Assistiu também a esta reunião o sr. dr. C. da Costa, presidente da C. R. Turismo e nosso distinto colaborador, que prometeu todos os seus préstimos, assim como prometeu que ia recomendar o caso ao SNI.

Oxalá que todos os esforços e boas vontades se congreguem para tornar em realidade esta arrojada aspiração do sr. Carlos Agnelo Borges, pois trata-se de um importante empreendimento turístico, que, no futuro, pesará sobremaneira na balança económica do distrito.

Muito sinceramente felicitamos o sr. Agnelo Borges, a quem desejamos os maiores triunfos.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 05 de Dezembro de 1964

Título do artigo: O "Hotel do Mar"

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.683

H
O
T
E
L
D
E



S
P
E
D
E
R
O

Aeronautica Civil—pelo que se vê—deu forma concreta, sendo explicito de receber passo oficial ao particular para o conveniente sistema de não fazer como sportista rotineiro.

Estamos, por assim dizer, a escutar com interesse de onde de Alentejo, portanto, suas condições e perspectivas de um indubitável e futuro serviço aéreo, de cabotagem e longo, deixando-nos quatro dias a fim de nos ligarmos com Lisboa, de acordo com o sistema que já publicamos.

(Continua na página 2)

Ler nas páginas centrais

A INAUGURAÇÃO DO

HOTEL DE S. PEDRO

O HOTEL DE S. PEDRO

QUADRO DE HONRA
Tomás Hickling UM
IDEALISTA
do século XVIII

representa um grande e estável empreendimento
30
QUARTOS 18 MIL

turístico e financeiro no valor de
CONTOS CLASSE
A

QUADRO DE HONRA
Vasco Bensaúde UM
BENEMÉRITO
do século XX






Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 20 de Fevereiro de 1965

Título do artigo: A inauguração do Hotel de S. Pedro

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.694

Arcos da Cidade

Os arcos foram sempre, desde remotos tempos, uma característica de certas cidades. Em Portugal, o caso é frequente, pois muitas são as cidades que, tendo raízes nas velhas civilizações que a Península conheceu ainda agora ostentam esses interessantes monumentos.

Porto e Coimbra, Lisboa e Évora—para só falar das principais—estão cheias de sugestivos arcos, sobretudo nos bairros mais antigos, embora muitos deles já houvessem passado à história por razão do capricho de vereações menos atreitas à compreensão e à veneração de tais monumentos e por

razão, também, de certas exigências do moderno urbanismo...

Mas, a verdade, é que ainda os temos em grande número por esse País fora, dizendo-nos uns da delimitação de certas áreas citadinas, falando-nos outros de determinadas devoções religiosas, evocando-nos outros ainda arcaicos sistemas de distribuição de água.

(Conclui na 4.ª página)



S. Francisco

blema, mas, até ao presente, tudo continua como dantes! ...

O emperramento não parte do nosso município, mas, tão somente, de quem tomou a seu cargo a solução urbanística do Campo de S. Francisco, cuja transformação toda a cidade reclama, desde há muito...

Daqui a curtos sete meses estamos novamente nas Festas
Conclui na 2.ª página

Para quem chega ou para quem passa, é este um verdadeiro *ex libris* que se enquadra na moldura do coração da cidade.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 01 de Outubro de 1966

Título do artigo: Arcos da Cidade

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.778

Escadas da cidade

Ponta Delgada, não obstante a recente panorâmica da sua Avenida Litoral, é, certamente, das quatro cidades insulares, aquela que menos perspectivas nos oferece do mar.

O Funchal é um presépio em grande escala; a Horta, uma cidade disposta em três ou quatro degraus; Angra do Heroísmo, um misto de fortaleza e de jardim terminando em «memórias»; Ponta Delgada — por se desenvolver em planície — mal deixa avaliar, do lado do seu porto, a profundidade que tem.

Dai, a circunstância de ser uma cidade quase sem ladeiras nem escadas. Diferente, portanto, das demais, onde, para se ganhar o interior, haverá que trepar por rampas íngremes e por repetidos lanços de escadinhas.

É certo que Ponta Delgada apresenta algumas ruas em declive (ladeiras da Graça e de S. Pedro, de S. João e de Santo André, dos Pinheiros e da Mãe de Deus, ladeirinhas de Sant' Ana e das Aguas Quentes — e poucas mais), mas também não é menos certo que todas elas pouco contam no todo da cidade.

E se, no que toca a ladeiras e a ladeirinhas, a calços e a rampas, Ponta Delgada é burgo de reduzida expressão, menos dotada se apresenta de escadas e de escadinhas para que os habitantes vençam, de traves, os seus diferentes níveis. Cidade acentualmente plana,

portanto, que só dos montes em volta se pode abranger num único olhar, pois inclusivamente da Mãe de Deus a não alcançamos por inteiro.

Só aí, em boa verdade, temos escadas — e, ainda assim, escadas de acesso a um miradouro que não propriamente a uma artéria, como acontece com a escadinha da Rua de Manuel da Ponte — recanto curioso da cidade, ao qual a copa florida da escolilha junta empresta um pouco de frescura.

Mesmo no capítulo de escadarias de adros de igrejas, Ponta Delgada não dispõe de grande variedade de perspectivas. Tirante os escadórios da Graça, de S. Pedro, e dos Paços do Concelho Ponta Delgada mostra-se quase ausente de escadarias ao ar livre, porque nenhum dos adros e terraços dos demais templos e edifícios dispõe de avantajadas alturas.

No entanto, todos os degraus da cidade por pouco numerosos que sejam, têm a sua história, a avaliar pelas evocações de vária ordem a que poderemos ser conduzidos, ante, por exemplo, as escadas da Graça, da Igreja do Colégio, da Esperança, de Sant' Ana, etc.

Veneremos, pois, as ainda que reduzidas escadas da nossa cidade — páginas de pedra onde mesmo agora, com seus passos, os habitantes de Ponta Delgada continuam a escrever muito da história de suas vidas.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 08 de Outubro de 1966

Título do artigo: Escadas da Cidade

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.779

Cinco anos depois...

O arquitecto-paisagista J. J. DUMOND volta, de novo, a confiar ao «Açoriano Oriental» as suas impressões acerca das perspectivas turísticas de São Miguel

nos últimos tempos a um decrescido comentário, de facto, com o surgimento de novos planos de desenvolvimento turístico da ilha, não se pode deixar de voltar a falar sobre o assunto. O arquitecto-paisagista J. J. Dumond, que nos últimos tempos a um decrescido comentário, de facto, com o surgimento de novos planos de desenvolvimento turístico da ilha, não se pode deixar de voltar a falar sobre o assunto. O arquitecto-paisagista J. J. Dumond, que nos últimos tempos a um decrescido comentário, de facto, com o surgimento de novos planos de desenvolvimento turístico da ilha, não se pode deixar de voltar a falar sobre o assunto.



Parada corrida sobre a amplitude das águas, na praia da parte das suas árvores frondosas, foi um sorriso concebido por J. J. Dumond

Andam gaivotas voando...

Que de triste recordar e de respeito pela memória dos mortos e pela presença dos vivos.

Houve quem não tivesse um simples cristiano, mas os olhos perdidos de lágrimas e os lábios murmurando preces, discretamente, muito mais, do que certos silêncios.

El houve quem falasse com os seus queridos mortos. Sim. Outros «convocare» para além da morte, dando vida à própria morte.

Havia profetas de floresta, dando a mensagem do rio, a mensagem do padre, a mensagem do poeta, a mensagem do filósofo, a mensagem do mago. E havia, também, um certo des...

(CONCLUIA NA 2ª PAGINA)

Cinco anos depois...

Amal de Melo

Reconheço, ainda, das declarações feitas há 5 anos, a este jornal, através da entrevista concedida ao nosso colaborador Luciano Melo Viçosa?

— Certamente, é difícil recordar, porque continuam bem vivos os meus espíritos. Poderia até afirmar que elas permanecem feitas com as realidades do presente, mesmo após todo esse tempo decorrido.

— Hoje, como os tempos...

(Continua na 4ª página)



A objectiva havia de colher, mais tarde, este belo edifício. Mas o sonho não se fez realidade...

Cinco anos depois...

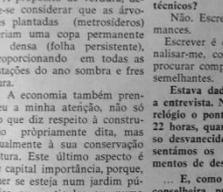
Amal de Melo

Reconheço, ainda, das declarações feitas há 5 anos, a este jornal, através da entrevista concedida ao nosso colaborador Luciano Melo Viçosa?

— Certamente, é difícil recordar, porque continuam bem vivos os meus espíritos. Poderia até afirmar que elas permanecem feitas com as realidades do presente, mesmo após todo esse tempo decorrido.

— Hoje, como os tempos...

(Continua na 4ª página)



Parada corrida sobre a amplitude das águas, na praia da parte das suas árvores frondosas, foi um sorriso concebido por J. J. Dumond

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 02 de Novembro de 1968

Título do artigo: Cinco anos depois...

Autor do Artigo: Amal de Melo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 6.886

«ACORES»

Completou, na última tarde, 24 de novembro, o aniversário, após os 25 anos de sua publicação, o jornal-página «ACORES», fundado, 4 meses antes da chegada da primeira edição, em 1943, por J. J. Dumond.

Verdadeira tribuna de cultura, de arte e de opinião, o «ACORES» tem sido, ao longo dos seus 25 anos, um dos jornais mais importantes da ilha, não só por ser o mais antigo, mas também por ser o mais atualizado e o mais interessante.

Desde a sua criação, o «ACORES» tem sido um dos jornais mais importantes da ilha, não só por ser o mais antigo, mas também por ser o mais atualizado e o mais interessante.

Feira Internacional de Lisboa

Filarífica

AMARAL DE MELO

Sol-Mar

Numa pequena ilha como a nossa, onde não são muitos os acontecimentos de vulto, causou agradável surpresa o convite do activo industrial sr. Alcindo Alves dos Santos, aos representantes da Imprensa micalense, para uma reunião na «boite» regional «Solar da Graça», no dia 14 do corrente, pelas 20 horas.

Uma vez ali, o sr. Alcindo, fez entrega a cada um dos jornalistas, dos tópicos para uma notícia, bem como um exemplar do regulamento, que vai gerir o concurso da classificação dos ante-projectos, para a construção do futuro edifício «Sol-Mar», nome feliz e adequado à sua invejável situação: na Avenida do Infante D. Henrique, a mais bela e melhor situada artéria da nossa cidade.

Seguidamente, o sr. Alcindo, com notável sobriedade de palavras e rara clareza, expôs, com simplicidade, os pormenores do empreendimento a levar a efeito, o maior até hoje, architectado em todo o arquipélago açoriano.

Tendo adquirido, há pouco mais de dois meses, uma área de cinco mil metros quadrados do terreno onde pretende construir o edifício, podia o proprietário, como é óbvio e habitual, mandar edificar o «Sol-

(CONCLUI NA 2.ª PAGINA)

Polícia

de Ponta Delgada

Sol-Mar

(CONCLUSÃO DA 1.ª PAGINA)
 «Sol-Mar» a seu gosto, sem pedir opiniões.

Não o entendeu assim o sr. Alcindo Alves dos Santos, que no decorrer do colloquio que teve com a Imprensa, disse ter convidado quatro dos mais cotados arquitectos, no sentido de cada um apresentar o seu projecto, pelo qual receberá 100 contos, a excepção do que for aprovado por votação pública e previamente exposto no Salão do Teatro Micalense, nos dias 29 e 30, pois esse como é natural, terá um prémio superior aos restantes.

Assim «antes de rasgar alicerces e erguer paredes, importa conhecer a opinião da cidade, o que a cidade quer, pois a ela cabe decidir, sobre a forma como deseja viver no futuro».

Toda a cidade será chamada a pronunciar-se e a dar a sua opinião sobre a construção do grande imóvel, que, além do mais, é uma iniciativa micalense, com capitais genuinamente micalenses.

E apesar das grandes dimensões do Sol-Mar, as instalações previstas no edificio e o número record de apartamentos, já não devem satisfazer cabalmente as inscrições efectuadas.

O pedido de votos, para a construção de uma obra de tamanha envergadura, representa tão-somente o desejo de fomentar na população, um sentido mais lato, mais vivo e positivo, da sua responsabilidade para

com a estética cittadina e no investimento de uma obra que ultrapassa a criteira do milhar de contos.

No final da reunião, todos os representantes dos jornais, salientaram o carácter de verdadeira mente capacitado, que tudo seguirá como foi inteligentemente planeado e que, a nossa cidade de Ponta Delgada, será em breve dotada com um edificio de esta projecção e a comparar com o que de melhor existe no género.

Depois de corajosamente meter ombros a tão colossal empreendimento, chega ao nosso conhecimento, através do colega «Correio dos Açores» do dia 19, ter o mesmo industrial sr. Alcindo, acabado de arrematar em hasta pública, quatro glebas de terreno, na rua D. João III, num total de 2 690 metros quadrados, pela quantia de um milhão trezentos e quarenta e cinco mil seicentos e cinquenta escudos, o que significa que, naquela área, a cidade vai também mudar de feição e naqueles terrenos semi-abandonados, onde pastavam animais, surgirão confortáveis apartamentos e possivelmente um super-mercado, a servir a freguesia de S. Pedro, a Calheta propriamente dita e até os habitantes da populosa freguesia da Fajã de Baixo, dada a pequena distância a que lhes fica.

Está realmente de parabéns, não só a cidade, como a Câmara Municipal e em especial o sr. Alcindo Alves dos Santos, pelo encorajante e contagioso dinamismo em prol da cidade.

Cabe aqui recordar as proféticas palavras de Júlio Verne: «Tudo aquilo que um homem é capaz de imaginar, outros homens serão capazes de realizar».

Assim o industrial Alcindo, imaginou o grande imóvel com todos os modernos requisitos, os arquitectos vão expor os projectos, a cidade vai votar no melhor e a construção civil fará o resto.

Bem pouco viverá, quem não tiver o prazer de assistir à inauguração do Sol-Mar.

V. C.

africano”

gras ou tristes, das nossas impressões, dando aos outros o que é obra nossa.

Foi norreado pelo segundo principio que me resolvei a escrever um diário desta minha segunda estadia em Africa, não só para eu mais tarde recordar, mas, tambem, para agora os outros poderem semanalmente, estarem mais próximos da cidade da Beira e do centro de Mocimboque, das suas gentes e dos seus problemas. O interesse que vou passar ter um tal diário.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

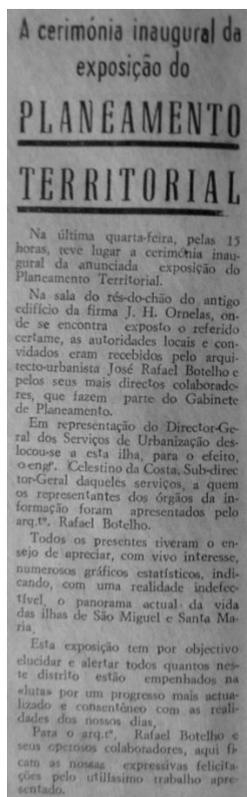
Data: 23 de Junho de 1973

Título do artigo: Sol-Mar

Autor do Artigo: V. C.

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.127



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 15 de Dezembro de 1973

Título do artigo: Cerimónia inaugural da exposição do Planeamento Territorial

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.151



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 21 de Junho de 1975

Título do artigo: Mercado do Peixe

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.230

ESPLANADA

do Hotel do Infante

Aproveitando os serviços dos seus três filhos e futuro genro, estudantes em vésperas de férias, o sr. Mariano Mo- niz Cabral de Melo, gerente do Hotel do Infante, e sua mu- lher sr.ª D. Saria Maria de Melo, com plena aceitação da firma Machado, Raposo & Sil- vas, Ltd.ª, proprietária daque- le estabelecimento hoteleiro, meteram ombros ao funciona- mento duma esplanada, aprovei- tando as instalações do rés- -do-chão e o amplo passeio fronteiro.

Com visível aceitação do pú- blico, o melhoramento come- çou a funcionar na tarde do passado sábado.

No momento da inaugura-

ção o sr. dr. José da Silva Fra- ga, nosso antigo director e só- cio-gerente da firma proprietá- ria, e sua mulher, sr.ª D. Ana Maria Conde da Silva Fraga, trocaram impressões com os re- presentantes dos órgãos da in- formação, a quem prestaram muito gentil acolhimento.

A Comissão Regional de Tu- rismo, da presidência do sr. dr. Luís Filipe de Andrade Bote- lho, deu valioso contributo pa- ra o equipamento da esplana- da.

Foi assim dado mais um passo para que Ponta Delgada não persista, embora esparsa- mente, nas atitudes de cidade que volta costas ao mar.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 21 de Junho de 1975

Título do artigo: Esplanada do Hotel do Infante

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.230

Ponta Delgada

uma cidade que se despersonaliza

As cidades, como os seres humanos, têm o seu fâcies particular, a sua fisionomia característica, fisionomia que nos revela a sua própria expressão moral. Cada uma delas é um ser homogêneo, um corpo que se não confunde com os outros da mesma família, a sua alma distinta das almas do mesmo hemisfério. No conjunto orgânico, integram-se elementos comuns a todas, como a casa, a rua, a igreja, a escola, o jardim, o homem que as anima, personalidade e movimentação. Mas, maiores ou menores no volume das edificações que as compõem, na quantidade e qualidade dos seres humanos que as movimentam, cada uma mantém, inconfundíveis, os seus traços distintos, tão inconfundíveis que, em-

bora sejam muitas, não encontramos entre todas duas iguais.

Ora, Ponta Delgada, que não nasceu para cidade, dispõe de uma fisionomia que nada tem de comum com a de qualquer cidade açoriana, portuguesa ou estrangeira. Tendo como «ex-libris» a velha igreja de S. Sebastião, em cuja torre existe um relógio, e os três arcos das portas da cidade, a capital da Ilha de S. Miguel, com todos os seus «defeitos de nascença», impõe-se pelo seu desejo de progresso que, para ser como deve, careça de uma orientação especializada, que nunca teve. Espartilhada em planos e anteplanos de urbanização, que custaram centenas de contos ao Município

(CONCLUI NA 2ª. PÁGINA)

Ponta Delgada

(CONCLUSÃO da 1ª. PÁGINA)

pouco de alto a baixo, a estrutura física e moral deste venerando burgo de muito honrosa tradição.

Muito mais podemos dizer acerca da «despersonalização» de Ponta Delgada, uma cidade arquitectonicamente indistincta, merecedora de vários «exer-cícios» que ao fim e ao cabo, não tornam, nem mais atenuado nem mais progressiva.

Todavia, em alguns edifícios antigos, de bela traça em cupulas do século foram instalados estabelecimentos comerciais, como por exemplo na Rua do Marquês da Praia e de Monte, respeitadas o estilo existente, do que resultou um felício conjunto de linhas harmoniosas, sem comprometer o aspecto funcional desses mesmos estabelecimentos. Tinha a que sempre se tenha seguido, no acertado critério.

C. P.

Conversações

(CONCLUSÃO da 1ª. PÁGINA)

ria, transmitido a necessidade de um melhor entendimento entre Portugal e as antigas colónias, a fim de se criarem condições mais consentâneas com a actual situação. Por outro lado, anuncia-se para breve a nomeação do primeiro embaixador português em Luanda. E o Governo português voltou a iniciar com o de Moçambique para o recomeço das negociações entre os dois países.

Entretanto, anuncia-se que a aquisição dos extracurros de Lisboa e Moçambique vai progressivamente desenvolvendo-se, começando do pelos extracurros de 1977. Serão ser estabelecidas condições para os valores que aguardam a colectura cambial.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 01 de Maio de 1976

Título do artigo: Ponta Delgada uma cidade que se despersonaliza

Autor do Artigo: C. P.

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.275



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 08 de Maio de 1979

Título do artigo: Evite-se que em S. Miguel se faça de Ponta Delgada a monstruosidade que foi e é Lisboa para Portugal

Autor do Artigo: Francisco Gomes de Menezes

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.416

PONTA DELGADA

— Uma cidade engarrafada Circular é realmente viver?

por Manuel Ferreira

Com aquele sentido de oportunidade e realismo que caracteriza a sua actuação camararia, acabo de ler no *Açoriano Oriental* a recente proposta do vereador Carlos de Aguiar Rego Costa, sobre matéria do maior interesse cidadão, tal como o seu autor a definiu e defendeu — *A estrada da circulação — a grande ou pequena circular*.

Es, na verdade, um problema velho e velho, de burbas brancas e de crescente e candente actualidade, inúmeras vezes trazido às colunas dos jornais, e por mim próprio tratado há mais de uma década, mais precisamente em 1967, numa dezena de artigos consagrados à apreciação e análise crítica do ante-plano de urbanização do arquitecto Nereus Fernandes, ao tempo na berra e nas pranchas da Câmara Municipal de Ponta Delgada, para reclamação e debate público.

Tratava-se então de um esboço que em princípio viria substituir ou

constituiria a *terceira* do plano de urbanização encomendado por aquela autarquia ao arquitecto João de Aguiar, por altura dos anos quarenta, e ao tempo considerado exorbitante e inexecutável, dada a sua grandiosidade e a restrita capacidade camararia.

Mas, por fatalidade sua e nossa, devido a um brutal acidente que por completo inutilizou o seu autor para a vida profissional, depois de um impasse de mais de meia dúzia de anos, o esboço do arquitecto Nereus Fernandes foi arquivado, com largo somatório de perdas e danos para o Município e sua população, sendo mais tarde incumbido de tal tarefa o nosso conterrâneo arquitecto António Eduardo Soares de Sousa, cujo trabalho — por razões que não vêm agora para o caso — ao que parece não mereceu melhor sorte.

Seja como for, o certo é que — como frisava em 1967 — a cidade continua a sofrer as limitações e implicações de uma pequena urbe, com

detritos de *raiz* e o traçado perdurável da *aldeia grande* que D.Manuel elevou a vila em 1499.

E, mesmo com a aprovação do plano Aguiar, por despacho do Ministério das Obras Publicas, em 29 de Novembro de 1948 — há quase trinta e um anos — a cidade continua a crescer e trouxe-mouxe, ao sabor da corrente e dos critérios por vezes obnoxios das sucessivas vereações, para mais agravados com a cronica falta de verbas e a paralela falta de visão urbanística e financeira, quanto aos principais problemas da base e expansão cidadina.

Não será necessário já agora recorrer às famosas lunetas de Sebastião José de Carvalho e Melo nem a visão altaneira do Marquês de Pombal, sobre as ruínas de Lisboa, para reconhecer que hoje Ponta Delgada é uma cidade *-espartilhada-*, por completo engarrafada, com greves e prementes

(Conclui na 8ª Pag.)

PONTA DELGADA

(Conclusão da 1ª Página)

problemas de crescimento e de trânsito.

O que todos os dias e já a quase todas as horas se passa nas principais arterias e nos rodovios, com especial incidência nos troços da Calheta, Arguinha e Lajeado — Arrifes, para não ir mais longe, e suficientemente expressivo e esclarecedor para que valha a pena encarecer o problema e gastar mais sabao mesmo que seja com o recurso ao latim macarrónico de alguns gestores e luminares de administração publica aos mais diversos niveis.

Daqui a flagrante oportunidade da proposta do vereador Carlos de Aguiar Rego Costa, a que os seus companheiros de vereação deram unanime assentimento, deliberando submetê-la para os devidos e necessarios efeitos à apreciação da Secretaria Regional do Equipamento Social.

Só assim, por iniciativa ou com o franco apoio financeiro deste departamento, será possivel lançar ombros a tamanho empreendimento, tornando viavel a curto prazo a mudança da fisionomia e o descongestionamento de Ponta Delgada.

Sem o prolongamento da Avenida de Antero de Quental para poente, ate ao aeroporto ou a S. José da Relva, e para nascente, ate as Laranjeiras, através do alargamento e correcção do Caminho de S. Gonçalo — onde existe uma pequena ermida desde os meados do seculo XVI — a cidade

acabará rebentando pelas costuras ou morrerá como um pinto na casca.

Claro que a par disto impõe-se por igual o prolongamento da Avenida Marginal, nos dois sentidos, proporcionando rapido acesso a zona occidental da cidade e as Vilas da Lagoa e da Ribeira Grande, onde a Direcção Regional de Obras Publicas ensaa presentemente uns tímidos e isolados passos de dança, sem a expressao proporcional ou parecida ao que agora se preconiza.

Estamos, para muitos, em presença de uma proposta audaciosa e para alguns espiritos mediocres a iniciativa parecerá de todo megalomana, mas, fora de duvidas, reveste-se de elevado alcance urbanístico para a indispensavel expansao cidadina, sabido que dos fracos não reza a historia — a não ser precisamente para condemnar a sua propria fraqueza e inoperancia.

Mais do que o vereador Carlos de Aguiar Rego Costa e a Câmara Municipal de Ponta Delgada a Cidade e a sua População esperam e confiam que o Secretario Regional do Equipamento Social e o Director Regional de Obras Publicas e Equipamento, respectivamente o Eng. João Bernardo Pacheco Rodrigues e o Eng. tecnico Vitor Manuel Lemos Macedo da Silva, se pronunciem em absoluto sobre o assunto, tanto mais que, segundo esta feito — e só ha que dar-lhe o devido e necessario andamento...

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 19 de Outubro de 1979

Título do artigo: Ponta Delgada – Uma cidade engarrafada

Autor do Artigo: Manuel Ferreira

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.551



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 24 de Outubro de 1979

Título do artigo: Ponta Delgada – Uma cidade engarrafada

Autor do Artigo: Soares Bordalo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.555

ENG.º JOSÉ AUGUSTO DOS SANTOS DE «CONSTRUÇÕES TÉCNICAS» dirigiu há 30 anos a construção da Avenida Marginal

—entrevista de Germano Tavares

Lihoa — Mal imaginávamos em 1948, quando nos encontrávamos integrados no grupo de técnicos que acompanhava passo a passo a fase da construção da Avenida Marginal, que, 30 anos depois, entrevistáramos o responsável técnico do empreendimento, o eng.º José Augusto dos Santos.

A coincidência deve-se por ter chegado ao mesmo local onde se encontra a sede social da «Construções Técnicas, S.A.R.L.», apresentando a proposta mais favorável para a empreitada de «Obras de Reparação e Reforço do Molhe de Ponta Delgada», no concurso público realizado naquela cidade no passado 5 de corrente.

O nosso interlocutor que chefia a Direcção Operacional de Ponta Delgada, em relação a 31 12 79, o volume de obras em carteira e de 3 milhões de contos, sendo o volume obtido em 1979 de 2 milhões de contos.

«Construções Técnicas, S.A.R.L.», com sede social em Lisboa, e escritórios centrais na Avenida 24 de Julho, possui delegações no Norte do Porto, em Cabo Verde, em Moçambique e em Marrocos, e estaleiro central de apoio ao equipamento em Alverca do Ribatejo.

«Entre 1948 e 1979, refere-se apenas a algumas obras de maior volume e tecnicidade. Temos trabalhado do topo do país (estação radio-eléctrica para os CTT na Serra da Nogueira) até ao sul do país (Marina de Vilamoura, para a

portância no bolso, para a construção da Marginal e de um encarregado geral e um chefe de equipamento, fala dos trabalhos efectuados nos Açores.

«Trata-se da nossa obra n.º 4 realizada em S. Miguel entre 1948 e 1952, concretamente a Avenida Marginal da cidade, obra que, por ser a primeira executada por mim quando entrei para a empresa, após 10 anos de colaboração dada ao Ministério das Obras Públicas (Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos-Direcção de Portos), me lembra constantemente o que é a actividade de um técnico que se dedica 100% a sua profissão.»

Aquela obra, concluída há quase três décadas, apresenta actualmente aspecto impecável e constitui para a cidade de Ponta Delgada um apoio fundamental de arranjo urbanístico, arranjo que se avizinha para a cidade.

O nosso entrevistado, depois de nos elucidar que a adjudicação importou em 17 mil contos, hoje talvez nem 350 mil chegaram, diz-nos que havia no tempo um ante-projecto de prolongamento da Marginal até à zona da Calbeta, tendo a empresa apresentado uma

Fase da execução da Marginal em 1949. Ao fundo, o Molhe da Doc. «Construções Técnicas» apresentou a proposta mais favorável para a empreitada de «Obras de Reparação e Reforço do Molhe».

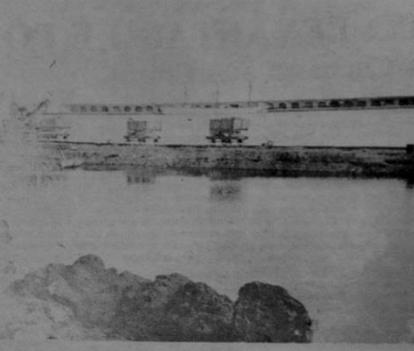
Mercadores que foram tirados ao mar.

«Nos outros trabalhos realizados em S. Miguel, diz-nos o Eng.º José dos Santos — construímos o Entrepósito Cimenteiro de Ponta Delgada, o silo para cereais da mesma cidade e a sua ampliação, obra esta que foi terminada agora. Executamos ainda na Lagoa um silo para a Sociedade de Sabões, Lda.»

«Nas outras ilhas, foi executado o silo de Angra e a sua ampliação. Este último trabalho em fase de acabamento, estando para breve o início do silo para cereais na cidade da Horta.

O nosso entrevistado que nasceu na Madeira, de onde veio para Lisboa, quando tinha 16 anos conheceu-nos o seu carinhoso especial pelas ilhas, onde viveu vários anos e a elas está ligado por laços de amizade.

Como nota curiosa, informámos colaborarem em «Construções Técnicas» dois micaelenses, o director dos Serviços Técnicos, Eng.º Aron Katran e Eng.º Alves Macedo. Da Madeira, além do nosso entrevistado, o eng.º Chefe do Gabinete de Projectos, eng.º Pinto Correia.





O eng.º José Augusto dos Santos quando entrevistado pelo nosso correspondente Germano Tavares. Foto A. Samerlin

Completa a cobertura nos Açores de médicos à periferia

Concluiu-se o processo dos médicos que agora iniciarão o serviço médico na periferia.

Actividades da Casa dos Açores

Foi distribuída uma folha informativa, referente a Janeiro/Fevereiro, sobre a actividade desportiva e recreativa.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 19 de Fevereiro de 1980

Título do artigo: Eng.º José Augusto dos Santos de «construções técnicas» dirigiu há 30 anos a construção da Avenida Marginal

Autor do Artigo: Germano Tavares

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.547

TRANSFORMAÇÃO DO «SOLMAR» EM «HOTEL SHERATON» será valioso contributo ao desenvolvimento turístico dos Açores»

— Disse-nos o Secretário dos Transportes e Turismo, Madrugada da Costa

Como noticiámos em primeira mão, o Secretário Regional dos Transportes e Turismo, Alberto Romão Madrugada da Costa, está em Ponta Delgada para várias reuniões com o Secretário Regional mais sedilados em Ponta Delgada, nomeadamente, os Secretários do Equipamento Social, das Finanças e do Comércio e Indústria.

No final da reunião com Raul Gomes dos Santos, Secretário Regional das Finanças, Madrugada da Costa fez para nós um balanço das reuniões que teve em Ponta Delgada. Começou por salientar as boas perspectivas que existem na continuidade do processo de transferência do edifício «Solmar» em hotel «Sheraton».

«Neste momento já se deram mais alguns passos em relação à transformação do edifício «Solmar» em hotel «Sheraton», — disse-nos Madrugada da Costa que acrescentou: — «até pelo aparecimento de novas perspectivas, que se podem considerar em relação ao aproveitamento do edifício «Solmar».

Irados

ria
ICOS
SAL

mércio e Indústria

uma conclusão, pois o processo ainda se encontra em execução. Entretanto, um técnico da Secretaria contactado pela nossa reportagem, informou-nos que, em S. Miguel, mais precisamente nas zonas dos furos geotérmicos, se poderá produzir sal, sem recorrer ao sistema clássico utilizado em Santa Maria.

Salienta-se que a região consome anualmente cerca de 3 000 toneladas de sal.

«Ha determinadas soluções que foram abordadas e que parecem ser viáveis, mas que, evidentemente, precisam por realizar com maior estabilidade, algumas delas a nível nacional, como, por exemplo, com o Fundo de Turismo, com vista a podermos executar a melhor maneira de financiar este projecto».

O Secretário Regional dos Transportes e Turismo fez-nos ainda o balanço da sua reunião com o Secretário Regional do Equipamento Social, eng. João Bernardo Rodrigues bem como da reunião com Natalino de Viveiros, Secretário Regional do Comércio e Indústria.

«Na reunião que tive, na tarde da última quarta-feira, na Secre-

(continua na última página)



«A transformação do «Solmar»

(conclusão da 1.ª pag.)

taria Regional do Equipamento Social, — disse-nos o Secretário Regional dos Transportes e Turismo — foram abordados assuntos que se prendem com as duas Secretarias, principalmente questões ligadas aos portos e aeroportos, que são orçamentalmente suportadas

pela Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, mas cuja execu-

ção diz respeito à Secretaria Regional do Equipamento Social.»

Nesta reunião com o eng. João Bernardo Rodrigues foi focada ainda a possibilidade de se criar um parque de campismo na zona da Praia, na ilha de Santa Maria.

Na reunião que ontem mesmo teve na Secretaria Regional do Comércio e Indústria, Madrugada da Costa tratou de questões liga-

das ao contrato de fretamento do navio «Boa Nova» para transporte de combustíveis.

Teve, depois, uma reunião com o Director Regional dos Transportes Terrestres, eng. Jorge Carreiro, com quem tratou de assuntos relacionados com o sector.

O Secretário Regional dos Transportes e Turismo regressa hoje ao Faial.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 21 de Março de 1980

Título do artigo: Transformação do «SOLMAR» em «Hotel Sheraton» será valioso contributo ao desenvolvimento turístico dos Açores

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.573

HOTEL AVENIDA

3 645 CONTOS DE LUCRO EM 1979

Publicamos nesta edição o relatório e contas relativos a 1979 da «PROTURHOTEL — Promoção Turística e Hoteleira, S.A.R.L.», proprietária do Hotel Avenida.

Consultando os documentos divulgados, verifica-se que, em 1978, houve 31 499 dormidas, ao passo que, no ano seguinte, o número de dormidas subiu para 35 228.

A percentagem de ocupação de camas foi, em 1978, de 53,8%; em 79, de 60,3%.

Em 1979, o resultado positivo da exploração do Hotel Avenida

foi de 3 645 contos, depois de deduzidas as respectivas amortizações, no montante de 2800 contos, e os encargos sociais, no valor de 5000 contos.

O Conselho de Administração da «PROTURHOTEL» é constituída pelo Governo Regional dos Açores, representado pelo eng. Vítor Manuel Lemos Macedo da Silva; Fundo de Turismo, representado por Luís Filipe de Vilhena Andrade Botelho; e Domingos Dias Machado, Suc., Lda., representado pelo Dr. Francisco de Sousa Lima.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 30 de Março de 1980

Título do artigo: Hotel Avenida

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.581

NOVAS INSTALAÇÕES PARA O PORTO DE PONTA DELGADA

Como já nos noticiámos, o comandante Estevão Lopes, Adjunto para os Portos e Transportes Marítimos da Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, tem desenvolvido várias acções com vista ao melhoramento das condições de trabalho do porto de Ponta Delgada. Com o apoio da Direcção Geral dos Portos, do Ministério dos Transportes e Comunicações, foi desenvolvido um ante-projecto para a ampliação das áreas destinadas a pesca e aos serviços portuários, de que damos, em primeira mão, uma perspectiva.

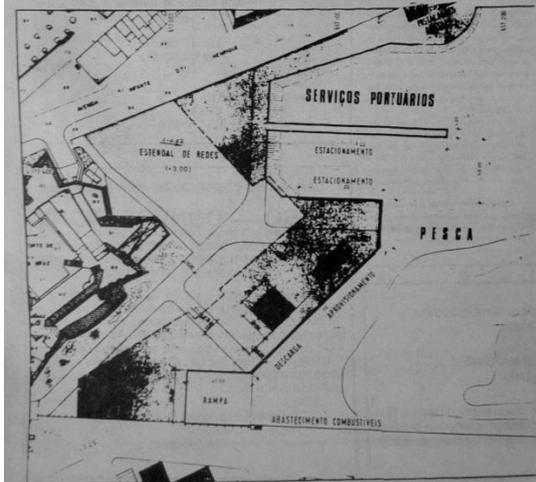
O ante-projecto, ainda em fase de estudo, foi recentemente apresentado

numa reunião da Junta Autónoma dos Portos de Ponta Delgada.

A ampliação desenvolveu-se a junto ao Castelo de São Brai, desenvolvendo o caso já existente com terra-pletos a conquistar ao mar e numa área do porto até agora não aproveitada senão por pequenas embarcações. Desaparecera a rampa construída há cerca de vinte anos para ali instalar um plano inclinado, o que nunca foi feito pelo que a rampa jamais teve qualquer utilização prática, estando já obsoleta. Note-se que no ante-projecto de que damos uma perspectiva, não se prevê qualquer edificação de forma a manter desa-

frontado o Castelo de São Brai, monumento nacional, de grande interesse.

Recorda-se que estão já adjudicadas pela Secretaria Regional dos Transportes e Turismo as obras de reforço do quebra-mar do molhe de Ponta Delgada, no valor de cerca de 300 mil contos e que esta, também ainda em ante-projecto, e pelo mesmo organismo do Governo Regional, a construção de um parque para contentores, a construir por conquista ao mar, junto aos actuais tanques do oleo da Casa Bensaudé, obra orçada em meio milhão de contos.



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 02 de Abril de 1980

Título do artigo: Novas instalações para o porto de Ponta Delgada

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.597



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 03 de Julho de 1980

Título do artigo: A Avenida Marginal de Ponta Delgada e o seu prolongamento

Autor do Artigo: Eng.º Soares Bordalo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.652

APROVEITAMENTO DO «SOLMAR» EM QUESTÃO

DIRECTOR GERAL DA «SHERATON» VEM A PONTA DELGADA

O processo de aproveitamento da torre do «Solmar», em Ponta Delgada, para um grande hotel continua a desenvolver-se de forma que personalidades ligadas ao turismo consideram demasiado morosa. De harmonia com as fontes contactadas pelo «Açoriano Oriental», os sucessivos atrasos e hesitações, muitos deles consequência de uma actuação demasiado burocrática dos organismos do Governo Regional ligados ao turismo, podem levar ao desinteresse da cadeia «Sheraton» que, como tem sido noticiado, se mostra, em princípio, interessada na exploração do empreendimento.

A convite do delegado do turismo para as ilhas de São Miguel e Santa Maria, o director da «Sheraton» para a Península Ibérica, Schaffers, é esperado em Ponta Delgada na próxima terça-feira, para um encontro com a administração da «Proturatel», que é constituída pelo engenheiro Victor Macedo, em representação do Governo Regional, dr. Francisco de Sousa Lima e Luis Filipe Botelho e, também, com o Secretário Regional dos Transportes e Turismo, Madruga da Costa, esperado na segunda-feira à noite em Ponta Delgada e o delegado de turismo em Ponta Delgada, arquitecto Gomes de Menezes.

A reunião tem como objectivo tentar sair do impasse actual e dinamizar o processo, de forma a encontrar-se rapidamente uma solução.

As fontes contactadas pelo «Açoriano Oriental» asseguram que

o projecto de ampliação do «Hotel Avenida» para o edifício do conjunto «Solmar» fronteiro ao referido hotel, com obras já em curso, poderá ser influenciado, em termos financeiros, caso a torre não

venha a ser aproveitada para hotel.

Provavelmente, Schaffers será recebido pelo Presidente do Governo Regional dos Açores, dr. Mota Amaral.



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 23 de Agosto de 1980

Título do artigo: Aproveitamento do «SOLMAR» em questão

Autor do Artigo: Eng.º Soares Bordalo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.687

Na Rua do Calhau

ESTÃO A ATERRAR A PEQUENA BAÍA COM VISTA AO PROLONGAMENTO DA AVENIDA

Desde há semanas que estão a ser lançadas pedras, terra e entulhos na pequena baía contígua à Rua do Calhau, na bifurcação para uma ruela que leva ao porto da Calheta.

Segundo apurou o «Açoriano Oriental», pretende-se aterrar aquela zona, tendo em vista o futuro prolongamento da Avenida Marginal; em vez de colocar os entulhos em locais não aproveitáveis, dá-se, assim, utilização a materiais inúteis.

No entanto, e segundo um técnico que contactou este jornal, tal trabalho poderá ser destruído no Inverno, com o mau tempo, se não for construída uma muralha de suporte para os materiais que agora se lançam e que o mar arrastará, sem grande dificuldade. É uma ideia muito válida, acrescentou o referido técnico, mas que tem de ser complementada com o muro suporte, para que o trabalho de agora não se venha a perder.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 26 de Agosto de 1980

Título do artigo: Na Rua do Calhau estão a aterrar a pequena baía com vista ao prolongamento da Avenida

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.689

A «Sheraton» só virá quando São Miguel tiver aeroporto internacional

DECLAROU-NOS H.KARL SCHAEFER

VICE-PRESIDENT-AREA MANAGER DA «SHERATON»

Como estava anunciado realizou-se ontem na Comissão Regional do Turismo, uma reunião com o vice-president area manager, H. Karl Schaefer, que veio acompanhado do Director de Finanças de Lisboa-Sheraton Hotel José Lima dos Santos.

Após a reunião abordámos H. Karl Schaefer, que nos disse:

—«Ha dois anos na Sheraton está em contacto com o grupo que se propõe instalar um hotel em S.Miguel, sendo esta reunião uma continuidade daqueles trabalhos.

A Sheraton considera fundamental para a instalação do seu hotel a criação de um aeroporto que permita o tráfego directo do turismo de qualquer ponto da Europa e das Américas».

A reunião com os representantes do sector de turismo Açoriano foi positiva sendo debatido entre outros assuntos, a criação de infraestruturas básicas de apoio ao turismo como: golfe, tennis, piscinas e outros atractivos que ocupem os tempos livres e que sejam criadas automaticamente com a abertura daquele empreendimento hoteleiro.

H.K.Schaefer que há 21 anos entrou para a Sheraton Hotels, esteve nos últimos doze anos como director-geral em diversos hotéis do mundo da cadeia Sheraton, tendo no principio da sua carreira graduado-se na Escola de Hotelaria e desempenhando diversas funções de chefia.

Acerca das suas impressões da ilha verde registámos:

—«Penso que as ilhas estão co-

mo adormecidas, sendo necessario criar infraestruturas de base para o turismo, visto elas possuírem potencial natural».

O Director de Finanças da Sheraton, José Lima dos Santos, que esteve em S.Miguel ha 22 anos, como representante da firma David Branco & Filhos, tendo aqui vindo pela primeira vez, acompanhado de Joaquim Branco, disse-nos:

—«Como já aqui não vinha ha muitos anos, verifiquei, não existir grandes alterações significativas. E pena porque S.Miguel é muito bonito e possui grande potencialidade. Haja alguém para a proteger e dar iniciativa».

José Lima dos Santos que foi funcionário da N.C.R. (caixas registadoras) e da Inter Continental Hotel, trabalhando na Suíça e na Alemanha encontra-se no Lisboa-Sheraton Hotel antes da sua inauguração oficial em 1972.

MADRUGA DA COSTA REUNIU COM DIRIGENTE DA «SHERATON»

De acordo com uma nota do Gabinete de Imprensa do Governo Regional dos Açores, o Secretário Regional dos Transportes e Turismo, Madruga da Costa, que se encontra em São Miguel para uma série de reuniões no âmbito das actividades do departamento governamental que dirige, participou ontem de manhã numa reunião com o director da Sheraton para a Península Iberica, sr. H. K. Schaefer, e com o grupo de

trabalho que estuda a viabilidade da reconversão do edificio «Solmar» num hotel a ser explorado pela Sheraton.

Nessa reunião foram essencialmente analisados diversos aspectos ligados a viabilidade económica do investimento que, na opinião do Secretário Regional dos Transportes e Turismo é vultoso. O que condiciona, de certo modo, uma breve decisão sobre a matéria.

MADRUGA DA COSTA REFERE INTERESSE DA «SHERATON»

De acordo com aquele membro do Governo Regional é notório o interesse da Sheraton na exploração de um hotel nos Açores, mais concretamente em Ponta Delgada, pelo que num futuro continuarão as negociações tendo em vista a reconversão do «Solmar» em hotel de luxo, a ser explorado por aquela empresa internacional.

MOTA AMARAL TAMBÉM RECEBEU RESPONSABILIDADE DA «SHERATON»

O Presidente do Governo Regional dos Açores, dr. João Bosco Mota Amaral, reuniu ontem no seu gabinete com o Secretário Regional dos Transportes e Turismo, Madruga da Costa, e com o director da Sheraton para a Península Iberica.

Nessa reunião estiveram também os elementos que compõem o grupo de trabalho que estuda a viabilidade da reconversão do edificio «Solmar» em hotel.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 27 de Agosto de 1980

Título do artigo: A «Sheraton» só virá quando São Miguel tiver aeroporto internacional

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.690



Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 16 de Setembro de 1980

Título do artigo: O aeroporto de S. Miguel, o Sheraton e o Resto

Autor do Artigo: Eng.º Costa Matos

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.706

A ligação da Avenida com a Rua dos Mercadores



Esta foto, de António Taveira, mostra como ficou a ligação da Avenida Infante D. Henrique com a Rua dos Mercadores, em frente ao Hotel Avenida. Demolidas as três casas, por um tarefairo contratado pela Câmara Municipal de Ponta Delgada, falta agora efectuar os trabalhos no pavimento, de forma à ligação das ruas, trabalho que os serviços técnicos do município da cidade irão efectuar.

A ligação até ao Largo Dr. Francisco Luis Tavares e Travessa de São João ficará para uma segunda fase pois, no prédio fronteiro,

estão instaladas escolas primárias para as quais se torna indispensável encontrar lugar, dentro dos limites da freguesia de São Sebastião, conforme exigência legal.

Mas esta primeira fase das obras de ligação, logo que concluídas, darão um muito melhor aspecto àquela área e facilitarão a circulação do tráfego da cidade, cada vez mais congestionado.

No edifício à direita, fronteiro ao Hotel Avenida, pertencente ao conjunto «Solmar», estão a decorrer as obras de adaptação a

hotel, a cargo da «Proturotel», com o apoio financeiro do Governo Regional dos Açores, com vista à ampliação do «Hotel Avenida».

Numa das suas últimas reuniões a Câmara Municipal de Ponta Delgada deliberou solicitar ao arquitecto Francisco Gomes de Menezes um estudo que preveja o arranjo desta nova ligação, em especial nas áreas junto das empenas demolidas, de modo a evitar infiltrações de água e conseguir um agradável aproveitamento desses espaços.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 27 de Setembro de 1980

Título do artigo: A ligação da Avenida com a Rua dos Mercadores

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 7.716

O prolongamento da Avenida Marginal

FAÇA-SE COM PONTE OU SEM PONTE...

De acordo com a nossa reportagem ilustrada de 22 do corrente, o prolongamento da Avenida Marginal vai entrar na ordem do dia e promete ainda fazer correr grossos decilítros de tinta.

Sobre a matéria, que envolve a debatida zona da Calheita, chamamos a atenção dos nossos leitores para o artigo

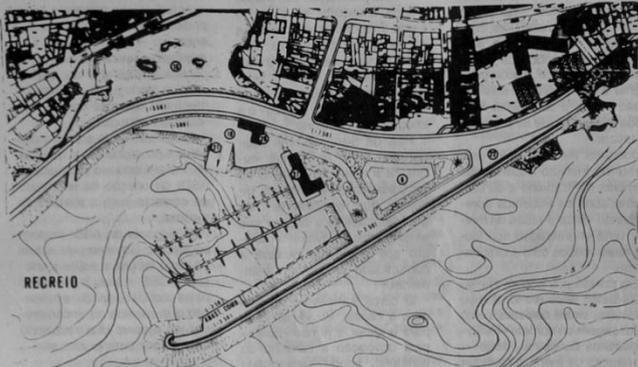
do nosso colaborador Manuel Ferreira, em «Opinião e Comentário», subordinado ao título «Faça-se — com ponte ou sem ponte».

Na sua linguagem firme e incisiva, Manuel Ferreira concretiza o seu ponto de vista, nos seguintes termos:

«Julgo que não será a ridícula

ria dos antigos «Banhos das Senhoras», de traidas arrastadas a século XIX ou de coxas ao leu a século XX, que irá constituir o enguiço e o grao de areia na engrenagem.

Pois, quanto ao resto, com ponte ou sem ponte, para já que se faça o prolongamento da Avenida — e quanto mais cedo melhor».



6 — parque de viaturas; 16 — espelho de água; 19 — varagem de embarcações; 21 — rampa de varadouro; 22 — logradouro público; 27 — clube naval; 28 — escola de vela.

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 29 de Janeiro de 1982

Título do artigo: Faça-se com ponte ou sem ponte...

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 8.203

Prolongamento da Avenida Marginal vai ser feito com ponte na Calheta



O projecto de prolongamento da Avenida Marginal, em Ponta Delgada, já está concluído, e prevê uma ponte de ligação entre o mercado do peixe da Calheta e o edifício da ex-Empresa Insular de Electricidade, mantendo o ac-

tual porto de pesca que existe no local.

Para o efeito, a ponte que se encontra projectada tem uma abertura, com duas vias de 8 metros cada e uma via central de 12 metros.

O projecto aponta para a construção futura de um per-

to de recreio, tipo «marina», para o trecho de prolongamento compreendido entre a ex-Empresa Insular e a Moaçor. Refira-se que, neste troço, a Câmara de Ponta Delgada já concluiu as obras de terraplanagem, conforme notícia que publicamos numa das pági-

nas «Regional» desta edição.

Nesta fotomontagem cedida ao «Açoriano Oriental» pela firma de consultores «Medeiros Barbosa», pode-se ver já o troço de prolongamento com a ponte, e com a continuação até à «Moaçor».

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Título do artigo: Prolongamento da Avenida Marginal vai ser feito com ponte na Calheta

Autor do Artigo: -

Data: 25 de Março de 1982

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 8.248

Museu do mar, aquário e lojas nos terraplenos da Calheta

É a proposta do arquitecto Bernardo Rodrigues que teve uma boa aceitação e que prevê a construção de um parque de estacionamento subterrâneo para 242 viaturas

A.O. - JOÃO FAZ

O arquitecto Bernardo Manuel Tavares Pacheco Rodrigues elaborou um estudo de aproveitamento dos terraplenos da Calheta de Pero de Teive que prevê a criação de um parque de estacionamento de 242 viaturas e que teve boa aceitação por parte de técnicos da Secretaria Regional da Habitação e Equipamentos.

"Tive reunião na Direcção Regional da Habitação e mostraram-se abertos à iniciativa", disse o jovem arquitecto.

O estudo tem como base a criação de um parque de estacionamento subterrâneo e o aproveitamento do espaço para actividades de lazer. Corresponde, assim, à posição que tem defendido a Câmara Municipal de Ponta Delgada e que tem sido corroborada pela agora Secretaria da Habitação e Equipamentos.

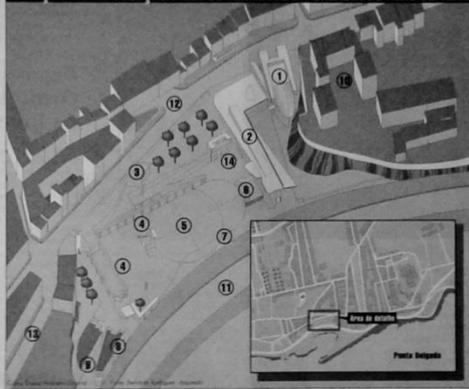
A Câmara de Ponta Delgada mostrou-se apoiadora, ao longo do ano passado, de que o aproveitamento dos terraplenos da Calheta deveriam avançar ao longo do ano em curso, o que só será possível se o Governo de Carlos César disponibilizar meios financeiros para o arranque do projecto.

Um museu e um aquário

O estudo de Bernardo Rodrigues aponta para a criação de um museu de mar numa zona correspondente à rampa de varagem do antigo porto de Pero de Teive, de um aquário, uma loja de venda de flores, um espaço para lojas comerciais de roupas e bebés, debruços de duas colunatas que se completam, além de instalações destinadas a uma galeria e a um estabelecimento comercial de venda de material náutico.

Os espaços de aqueduto e no centro do espaço é criada uma praça com um

ESBOÇO DE UMA SOLUÇÃO PARA OS TERRENOS DA CALHETA DE PERO DE TEIVE



1 - MUSEU DO MAR; 2 - AQUÁRIO; 3 - BAR-CAFÉ; 4 - COLONATAS; 5 - PRAÇA; 6 - PARQUE DE ESTACIONAMENTO SUBTERRÂNEO; 8 - LOJAS DE VENDA DE MATERIAL NÁUTICO; 9 - GALERIA OU BIBLIOTECA; 10 - INSTALAÇÕES DA EDA; 11 - AVENIDA MARGINAL A CONFRONTAR COM A MARINA; 12 - RUA JOSÉ COELHO; 13 - RUA DO CALHET; 14 - LOJA DE VENDER FLORES

palco fixo a complementar com uma das colonatadas do aquário.

A composição arquitectónica tem em conta, como garante Bernardo Rodrigues, os outros espaços e praças de Ponta Delgada.

O objectivo central do jovem arquitecto é integrar no espaço dos terraplenos da Calheta "vários elementos próprios da arquitectura tradicional madeirense, mantendo mesmo do que foi o porto de Pero de Teive".

No entender do jovem arquitecto, "é preciso ter uma certa sensibilidade para os espaços livres". Considera que "sem tudo o que é espaço livre se detinha a eschar com construção", para renovar a sua linha de pensamento com

a crítica de que em Ponta Delgada "se pouca um pouco pela falta de espaços públicos à escala da cidade".

Pretende Bernardo Rodrigues que os terraplenos da Calheta venham a constituir, no futuro, "um novo hall de entrada da cidade, com espaço suficiente para concentrar os grandes acontecimentos culturais e recreativos de Ponta Delgada".

É visível uma complementaridade entre o espaço proposto no estudo de Bernardo Rodrigues, a mesma e a própria cidade no seu todo, objectivo, aliás, que o jovem arquitecto explicita à medida a quem se mostra interessado: Bernardo Manuel Tavares Pacheco Rodrigues tem 24 anos de idade e fez o curso de arquitectura na Universidade de Lisboa. No quarto ano lecciona a cadeira de urbanismo com o professor Nuno Portas, considerado um dos grandes urbanistas portugueses. Nesse ano fez um estudo sobre o PDM-Plano Director Municipal de Ponta Delgada e, durante esse trabalho, familiarizou-se com os questionamentos da cidade. No quinto ano, em que fez o estágio, esteve a trabalhar na empresa "Donald Inall" que está encarregue da reconstrução do centro de Windsor, propriedade da marca Isabel de Inglaterra, que pegou fogo em 1992. Neste estágio, como admite, "fica disposto para o valor que podem ter certos elementos tradicionais na arquitectura contemporânea".

No sexto ano (último do curso) esteve na South Bank University, em Londres, ao abrigo do programa de intercâmbio universitário "ERASMUS". O seu trabalho de arquitectura de fim de curso foi, exactamente, a elaboração de uma proposta de reurbanização de um espaço com características muito próximas às dos terraplenos da Calheta. Um estudo que menciona as melhores referências dos profissionais e que defende a criação de um espaço público que Bernardo Rodrigues

Nome do jornal: Açoriano Oriental

Data: 07 de Janeiro de 1997

Título do artigo: Museu do mar, aquário e lojas nos terraplenos da Calheta

Autor do Artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 12.337

Artigos Jornalísticos – *Correio dos Açores*



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 24 de Fevereiro de 1952

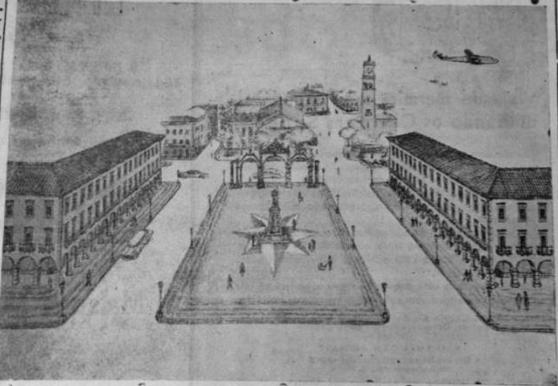
Título do artigo: As Portas da Cidade

Autor do Artigo: Dr. Jorge Gamboa de Vasconcelos

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 9.301

Um "Terreiro do Paço"
EM PONTA DELGADA



Projecto do architecto F. Quintanilha - Apontamento perspectico M. Oliveira

QUEM TOMA A PALAVRA?...

Em homenagem ao passado representado pelas portas da cidade, a Câmara Municipal vai aprovar o traçado marcado na gravura que hoje inserimos, cuja arcada pombalina será erigida para as Filiais dos Bancos Nacional Ultramarino e Espírito Santo e Comercial de Lisboa, bem como de dois prédios que vão ser edificados pelo Eng.º António Gomes de Meneses e D. Evelina Bradford.

Assunto que é já debatido na imprensa continental pela comissão por edifícios que quase com tornaram a estatus ofertada por Numidico Bessone, numa «fabricação» arquitectónica que será monumento perpetuador da nossa época.

O interesse regional terá assim de manifestar-se pela imprensa, de molde à edibilidade poder deliberar sem arrearpear o bom senso, cuja extensão é tão vasta, que é irmão gêmeo de todas as altitudes.

Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 29 de Novembro de 1953

Título do artigo: Um "Terreiro do paço" em Ponta Delgada

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 9.817



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 06 de Dezembro de 1953

Título do artigo: Projecto do edificio destinado ao Comando da Defesa Marítima do Arquipélago e Capitania do Porto de Ponta Delgada

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 9.822



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 06 de Dezembro de 1953

Título do artigo: A Praça das portas da Cidade

Autor do artigo: Dr. António de Mendonça Dias

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 9.822



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 17 de Janeiro de 1954

Título do artigo: A Architectura da praceta nas Portas da Cidade

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 9.853



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 14 de Março de 1954

Título do artigo: A Campanha de Arquitectura e o "Diário dos Açores"

Autor do artigo: João Correia Rebelo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 9.899



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 06 de Abril de 1954

Título do artigo: O que temos a dizer ao "Diário dos Açores"

Autor do artigo: João Correia Rebelo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 9.916



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 15 de Abril de 1954

Título do artigo: Uma questão estética

Autor do artigo: Ramos de Almeida

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 9.924



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 07 de Novembro de 1954

Título do artigo: O Palácio dos C.T.T.

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 10.089



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 09 de Novembro de 1954

Título do artigo: A inauguração do Palácio dos C.T.T. arrumou uma pretensão distrital

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 10.090



Nome do jornal: Correio dos Açores

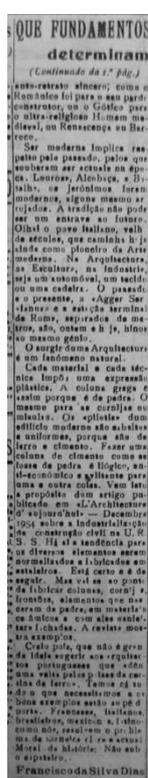
Data: 09 de Janeiro de 1955

Título do artigo: Da aberração arquitectónica ao atropelo camarário

Autor do artigo: João Correia Rebelo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 10.138



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 07 de Agosto de 1955

Título do artigo: Que fundamentos determinam as correntes arquitectónicas de cada época

Autor do artigo: Francisco da Silva Dias

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 10.304

O problema das construções NA PRACETA DAS Portas da Cidade

É do conhecimento geral que as demais e importantes construções na Praceta das Portas-da-Cidade, foi assumida que esbarrou em rígidas exigências que se diz esta-rem inscritas no regulamento do Plano de Urbanização de Ponta Delgada.

Admitimos as vantagens, do ponto de vista disciplinar que um tal Plano haja comunicado as nossas construções. Mas se é incontestável a existência de um absoluto e consciente desinteresse por parte das outras entidades que se propunham construir naquela Praceta, também é lógico e justo admitirmos a existência de fortes razões para tal desinteresse, com graves prejuízos, em última análise, para o progresso estético da nossa terra.

Se, afinal, tudo isto é verdade, seria sem dúvida de excepcional interesse aproveitar a honrosíssima presença, entre nós, do illustre titular da Pasta das Obras Públicas, para, ouvindo e estudadas as tais for-

tes razões dos interessados, se chegar àquela plataforma que nos conduziisse à rápida e imprescindível solução do «problema».

De contrário, aquele triste espectáculo de ruínas em plena baixa da cidade, perdurará por mais uns tantos anos, a contradizer todas as nossas ânsias de progresso...

A' alta compreensão do illustre Governador do Distrito deixamos, pois, este importante problema de nossa terra, certos de que não deixará de pugnar pela sua mais sábia solução.

E' preciso transformar a poesia num espectáculo acessível a todo o público

— diz-nos Carlos Wallenstein

A notícia do próximo recital fã: o acontecimento social que de Carlos Wallenstein, nesta entre nós foi a sua entrada ou a terra de poucos acontecimentos o teatro profissional e depois a que possam ter o nome de ver sua carreira, os seus êxitos e a sua presença, entre nós, do illustre titular da Pasta das Obras Públicas, para, ouvindo e estudadas as tais for-

*mas sempre lembrado com simpa-
II*

Nome do jornal: Correio dos Açores

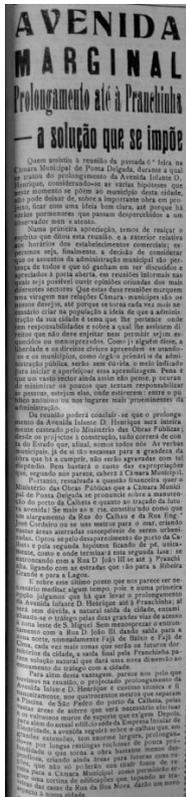
Data: 25 de Outubro de 1955

Título do artigo: O problema das Construções na Praceta das Portas da Cidade

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 10.369



Nome do jornal: Correio dos Açores

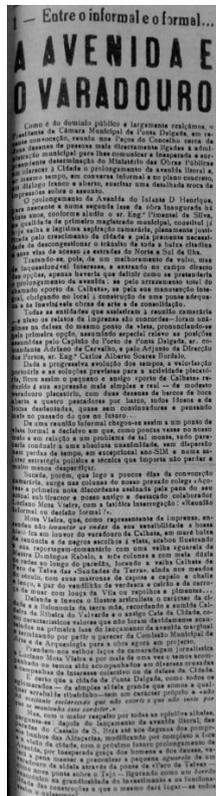
Data: 03 de Abril de 1973

Título do artigo: Avenida Marginal prolongamento até à Pranchinha – a solução que se impõe

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.493



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 13 de Abril de 1973

Título do artigo: | – Entre o informal e o formal... A Avenida e o Varadouro

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.502



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 14 de Abril de 1973

Título do artigo: II – Entre o informal e o formal... O futuro está à vista – aos quatro cantos da Calheta

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.503



Nome do jornal: Correio dos Açores

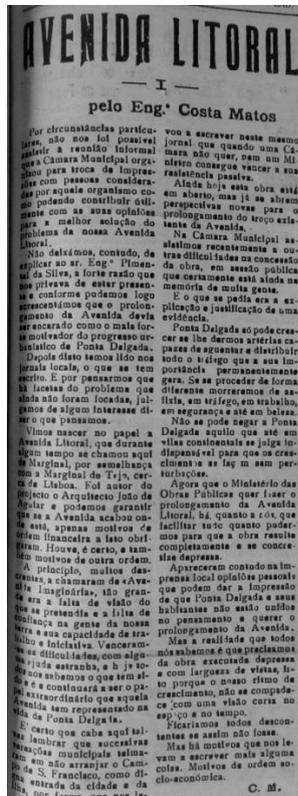
Data: 27 de Abril de 1973

Título do artigo: O prolongamento da Avenida Litoral

Autor do artigo: Manuel Romualdo Pimentel da Silva

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.513



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 13 de Maio de 1973

Título do artigo: Avenida Litoral - I

Autor do artigo: Eng.º Costa Matos

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.526



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 16 de Maio de 1973

Título do artigo: Avenida Litoral - II

Autor do artigo: Eng.º Costa Matos

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.528

O INDUSTRIAL
Alcindo Alves dos Santos
adquiriu quatro glebas na
Rua D. João III por
1.345 CONTOS

Mais outra notícia do maior interesse para a cidade e para a sua população acaba de chegar ao nosso conhecimento: em hasta pública, realizada na última quinta feira, o industrial sr. Alcindo Alves dos Santos adquiriu à Câmara Municipal de Ponta Delgada quatro glebas de terreno na Rua D. João III, num total de 2 690 metros quadrados e no montante de 1 345 650\$00.

Trata-se de uma extensa frente para construção, que vem pela certa representar mais um passo decisivo para a valorização daquela artéria e para a solução do problema habitacional cidiário, conhecidas as qualidades de trabalho e de dinamismo de Alcindo Alves dos Santos que, com o seu anunciado empreendimento «Sol Mar» e com esta nova iniciativa, se dispõe a imprimir à cidade um ritmo de construção e progresso a todos os títulos louvável e digno do maior encorajamento.

Ao jovem e empreendedor industrial o «Correio dos Açores» apresenta cordiais felicitações, tornando as exteusivas à Câmara Municipal por mais este passo em frente em prol da cidade e de uma das suas mais legítimas aspirações, com projecção nos réditos municipais e no desenvolvimento urbanístico durante tantos anos semi-paralisado.

Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 19 de Junho de 1973

Título do artigo: O industrial Alcindo Alves dos Santos

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.556

Estas são as 4 soluções propostas para o edifício **SOL-MAR DO INDUSTRIAL** ALCIDO ALVES DOS SANTOS

Projecto A — Eng. FILIPE PALET

HOJE, das 10 h. às 17 h.
a exposição será franqueada a
Toda a CIDADE
(Salão Nobre do
TEATRO MICAELENSE)

Projecto B — Arq. Gomes de Meneses

Recepção de Votos
deposite o seu voto na urna que estará deposita, no Salão Nobre do **TEATRO MICAELENSE**, das 10 h. às 17 h

O resultado do Concurso será anunciado no intervalo da sessão de cinema desta noite

Projecto C — ARQ. MANUEL DE LIMA e JOSÉ MANTERO

ANTES DE VOTAR:

- SEGUIR OS ANTE-PROJEITOS
- TER EM CONSIDERAÇÃO OS ASPECTOS
- CONSIDERAR OS ASPECTOS FUNDAMENTAIS
- TEREM EM CONTA O DESENVOLVIMENTO DO URBANISMO
- TEREM EM CONTA O DESENVOLVIMENTO DA TERRA
- TEREM EM CONTA O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE
- TEREM EM CONTA O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE

O SEU VOTO PODE DECIDIR A ESCOLHA!

MUITO OBRIGADO...
A ORGANIZAÇÃO

Projecto D — TECHNAGRA, Engenharia Consultores

Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 01 de Julho de 1973

Título do artigo: Conjunto de imagens dos projectos para a construção do Sol-Mar

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.566

**O EDIFÍCIO
"SOL-MAR"
E O PARQUE DE CAMIONAGEM
DA AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE**

Pelo Eng.º Carlos Alberto Soares Bordalo

1.º - Eng.º Carlos Alberto Soares Bordalo, que nesta publicação aparece com o nome verdadeiro, declara, em virtude de conhecimento pessoal, em 1.º de Julho de 1973, que o edifício "SOL-MAR" e o parque de camionagem da Avenida Infante D. Henrique, em Ponta Delgada, foram projectados e executados por ele, e que a autoria dos planos de arquitectura e de engenharia civil, bem como a execução dos trabalhos de projecto e de execução, foram de sua exclusiva responsabilidade. Declara, ainda, que a execução dos trabalhos de projecto e de execução, bem como a execução dos trabalhos de projecto e de execução, foram de sua exclusiva responsabilidade. Declara, ainda, que a execução dos trabalhos de projecto e de execução, foram de sua exclusiva responsabilidade.

A AUS desenvolve o energia solar que o petróleo

Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 10 de Julho de 1973

Título do artigo: O edifício "Sol-Mar" e o parque de camionagem da Avenida Infante D. Henrique

Autor do artigo: Eng.º Carlos Alberto Soares Bordalo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.573

Dossier / Avenida

O PROLONGAMENTO da Avenida Infante D. Henrique

até ao nó rodoviário da Rua da Franchida é considerado pelo Município como necessário, conveniente e urgente

De acordo com o plano municipal de urbanização, a Avenida Infante D. Henrique, que se prolonga até ao nó rodoviário da Rua da Franchida, é considerada pelo Município como necessária, conveniente e urgente.

Este plano municipal de urbanização foi aprovado em 1972 e prevê a construção de uma nova avenida que se prolongue até ao nó rodoviário da Rua da Franchida. Esta obra é considerada necessária para melhorar a circulação e a segurança no trânsito na zona.

O Município considera esta obra conveniente e urgente devido ao aumento da população e da necessidade de melhorar as infraestruturas urbanas. A obra será executada em várias fases, começando pela construção do troço entre a Rua da Franchida e a Rua da Liberdade.

Esta obra é considerada necessária, conveniente e urgente para melhorar a circulação e a segurança no trânsito na zona.

O Município considera esta obra conveniente e urgente devido ao aumento da população e da necessidade de melhorar as infraestruturas urbanas. A obra será executada em várias fases, começando pela construção do troço entre a Rua da Franchida e a Rua da Liberdade.

PROLONGAMENTO DA AVENIDA

De acordo com o plano municipal de urbanização, a Avenida Infante D. Henrique, que se prolonga até ao nó rodoviário da Rua da Franchida, é considerada pelo Município como necessária, conveniente e urgente.

Este plano municipal de urbanização foi aprovado em 1972 e prevê a construção de uma nova avenida que se prolongue até ao nó rodoviário da Rua da Franchida. Esta obra é considerada necessária para melhorar a circulação e a segurança no trânsito na zona.

O Município considera esta obra conveniente e urgente devido ao aumento da população e da necessidade de melhorar as infraestruturas urbanas. A obra será executada em várias fases, começando pela construção do troço entre a Rua da Franchida e a Rua da Liberdade.

Esta obra é considerada necessária, conveniente e urgente para melhorar a circulação e a segurança no trânsito na zona.

O Município considera esta obra conveniente e urgente devido ao aumento da população e da necessidade de melhorar as infraestruturas urbanas. A obra será executada em várias fases, começando pela construção do troço entre a Rua da Franchida e a Rua da Liberdade.

CINCO DA RESCITAÇÃO

Com Div. Ant. de Miss. Pol. e Div. de Insp. de Miss. Pol.

DUPLA VINGANÇA

Com Div. Ant. de Miss. Pol. e Div. de Insp. de Miss. Pol.

ATENÇÃO: Não mais de sete anos de garantia FIM

PASSARO PLUMAS CRISTAL

TOM WIGGATE - RUI FERRELL - FREDERICO SALGADO

Agência Hebebo

Correio dos Açores - Tel. 02-400

Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 25 de Julho de 1973

Título do artigo: Dossier/Avenida O prolongamento da Avenida Infante D. Henrique

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.586



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 09 de Agosto de 1973

Título do artigo: Edifício “Sol-Mar” algumas reflexões sobre a sua construção

Autor do artigo: Eng.º Soares Bordalo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.599



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 14 de Agosto de 1973

Título do artigo: Edifício “Sol-Mar” algumas reflexões sobre a sua construção

Autor do artigo: Eng.º Soares Bordalo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.603



Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 22 de Agosto de 1973

Título do artigo: Edifício “Sol-Mar” algumas reflexões sobre a sua construção

Autor do artigo: Eng.º Soares Bordalo

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.609

Urbanismo e evolução

Quando domingo à hora a que costuma a circular a imprensa, a cidade de Ponta Delgada estava cheia de gente que se deslocava para o trabalho e para a escola. A rua principal, a rua da Igreja, estava cheia de gente que se deslocava para o trabalho e para a escola. A rua principal, a rua da Igreja, estava cheia de gente que se deslocava para o trabalho e para a escola.

Persistem sobre a event de Spire do cargo de vice-pr

je há algum tempo se agita uma discussão que tem no seu núcleo a questão da urbanização da cidade de Ponta Delgada. A discussão é sobre a event de Spire, do cargo de vice-pr...

URBANISMO

(CONCLUSÃO DA 1.ª PAGINA)

Assim para um observador muito desatento.

Agora, com o SOL MAR aprovado sem restrições, val emfim ter Ponta Delgada a sua primeira oportunidade de fazer uma experiência de urbanismo que já engloba um conceito de «vida total» que até aqui se não ensalou entre nós, dado que o que existe são edifícios não destinados a viver mas apenas a trabalhar ou a morar — e quase sempre com uma função a tentar excluir a outra.

Portanto mais do que uma simples questão de formas e volumes, vamos defrontar-nos com uma nova concepção de vida interpretada em batão, vidro, madeira, materiais plásticos, tudo isso visando funções complexas que se interligam num sentido objetivo de conforto e felicidade para os que ali se instalam.

E' evidente que não estamos afirmando que esse objetivo irá ser conseguido — apenas o enunciámos como meta a atingir.

Pois muito bem. Uma vez que o caminho parece desimpedido no sentido indicado há que reformular não só os condicionallismos de construção que vigoram para as zonas ainda devolutas da Avenida, como muito principalmente fazer, a partir do estúdio que se vai atingir as previsões necessárias para que, no futuro prolongamento daquela artéria — que se impõe — se não voltem a cometer os erros de um passado recente que nos levaram a tentar contrariar a evolução natural das coisas, para agora cedermos ficando com uma «cacharolite» arquitectónica que nem é pedra, nem é carne, nem antes pelo contrário e a que peraltimos em chamar o belo panorama de Ponta Delgada visto do mar.

Quartos

Alaga-se a meninas estudantes. Rua de S. Miguel, 40. A.

Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 26 de Setembro de 1973

Título do artigo: Urbanismo e evolução

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.639

AS "FINANÇAS" Coisas das Nossas Casas e o contribuinte

Paulo P. F. Dias do Monte Carmelo R. A.

Um dia desses vou ao trabalho e ao voltar vejo no jornal das notícias um artigo de opinião sobre as "Finanças" e, mais precisamente, sobre a situação das finanças da República. O artigo é assinado por um senhor chamado "Tribunista", que se apresenta da seguinte maneira: "Tribunista, 1000".

O que é e o que faz esse "Tribunista"? Não sei, mas acho que não seja um jornalista, porque não se apresenta assim. Também não sei se seja um advogado, porque não se apresenta assim. Também não sei se seja um político, porque não se apresenta assim. Também não sei se seja um escritor, porque não se apresenta assim. Também não sei se seja um jornalista, porque não se apresenta assim. Também não sei se seja um advogado, porque não se apresenta assim. Também não sei se seja um político, porque não se apresenta assim. Também não sei se seja um escritor, porque não se apresenta assim.

... (text continues with a detailed critique of the financial system and the role of the taxpayer) ...

Ainda a tragédia provocada pelos palestinos no Aeroporto de Roma

FRANCORTE, 18, n. — Os condutores a promover forte perturbação tráfego, que se prolonga até tarde da noite. O delegado das Finanças de Lubiana, do aeroporto Ufiano nas Nações Unidas

Nome do jornal: Correio dos Açores

Data: 20 de Dezembro de 1973

Título do artigo: As "Finanças" e o contribuinte

Autor do artigo: -

Local de publicação: Ponta Delgada

Número: 15.708





Escola de Tecnologias e Arquitectura
Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Mestrado Integrado em Arquitectura

Rúben Miguel Sousa Carreiro

Trabalho prático submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura

ETLA – Escola Tecnológica Litoral Alentejano

Orientador:
Arq. Pedro Viana Botelho,
ISCTE-IUL

Outubro, 2016



Parte II

ETLA

Escola Tecnológica do Litoral Alentejano

Componente prática do trabalho de projecto realizado no âmbito da unidade curricular de Projecto Final de arquitectura

Mestrado Integrado em Arquitectura

Rúben Miguel Sousa Carreiro

Orientador: Arq. Pedro Viana Botelho

Índice

01 - Análise da Estrutura Urbana de Sines	347
Evolução histórica da estrutura urbana de Sines.....	350
Zonas Verdes.....	366
Levantamento do estado de conservação do edificado.....	368
Levantamento de equipamentos.....	370
Censos 2011.....	372
Maqueta de turma.....	374
02 - Estratégia de Grupo	377
03 - Proposta Individual	387
Memória Descritiva.....	388
Desenhos técnicos.....	394

Análise da Estrutura Urbana de Sines

“Sines é um lugar revelador de imaginários paradoxais: por um lado, o aparato industrial constitui uma limitação a novas formas de ocupação ou funções; por outro, abre um enorme potencial de intervenção. Esta condição abre espaço para uma acção crítica através do projecto de arquitectura que permita a definição de novos programas, a incorporação e reconfiguração do tempo de uso do lugar, a consideração da resiliência dos programas e espaços de produção e da complementaridade entre as funções do habitar e do produzir.

A evolução da cidade consolidou a relação marítima do grande planalto de assentamento com o limite escarpado no contacto com a linha de costa. Na marginal concentram-se o porto náutico de recreio, o porto de pesca e a praia da cidade, episódios de uma extensa frente de contacto com o grande porto industrial de Sines.

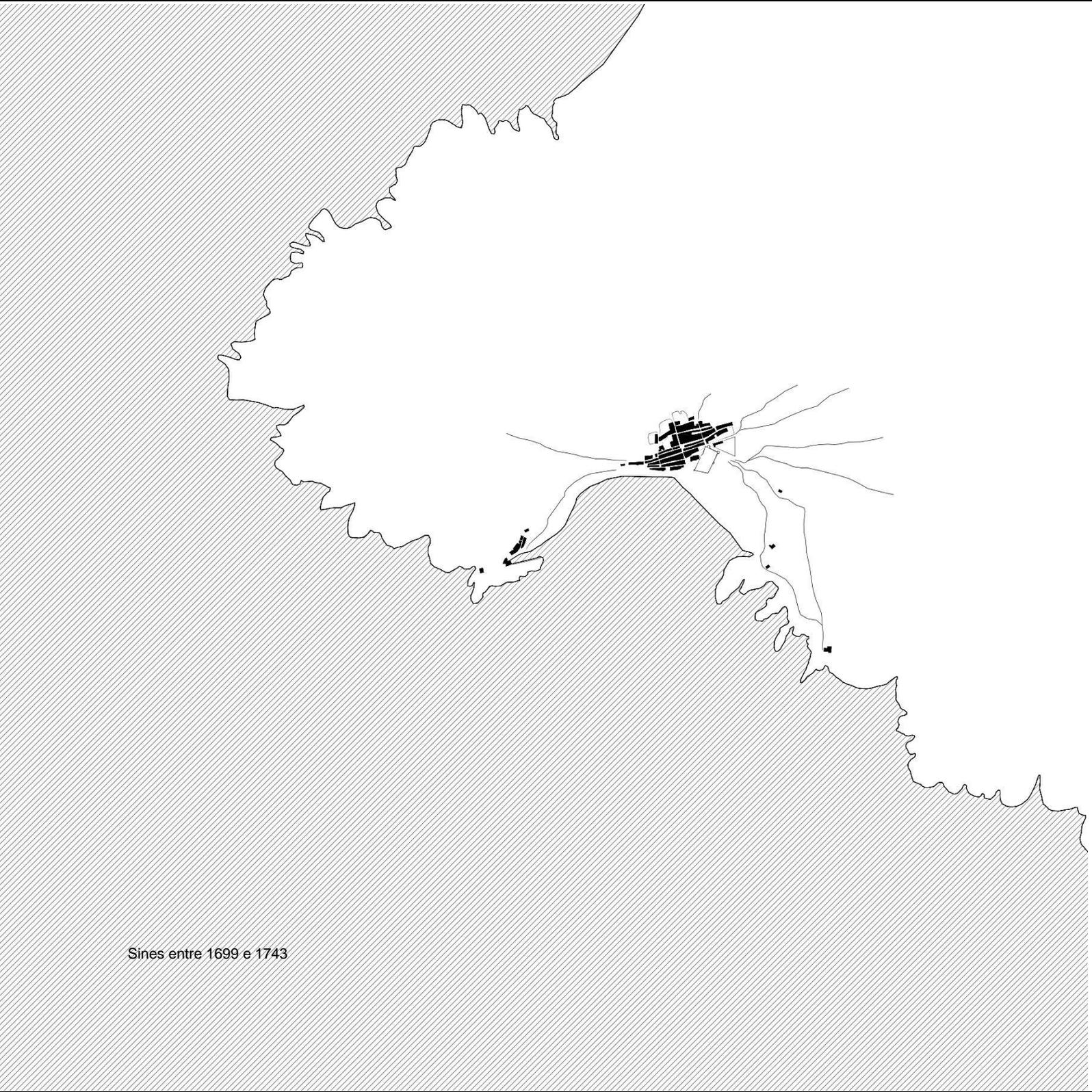
Entre cada uma destas grandes estruturas existem um conjunto de espaços de ligação destinados a infra-estruturas de distribuição e gases, líquidos e gasosos, matérias-primas e matérias transformadas que se efectuam através de redes viárias, ferroviárias e condutas ocultas ou a céu aberto. Estas ligações produzem espaços disponíveis para acolher outras funções ou características. São espaços que evidenciam as relações de dependência entre os distintos lugares, processos de produção e logística que, devendo ser entendidos e salvaguardados, abrem espaço para especulação.

*O desafio desta reflexão resume-se na complementaridade de produção das diferentes estruturas, a compatibilização e a partilha de novos programas, a transformação de espaços e a apropriação de terrenos expectantes.”*¹⁵⁶

¹⁵⁶ AA VV. (2016). *Concurso Prémio Universidade Trienal de Lisboa Millenium BCP*. Lisboa, Trienal de Arquitectura de Lisboa.



Ortofotomapa de Sines



Sines entre 1699 e 1743





Sines, 1790



Sines, década de 30 (séc. XX)





Sines entre 1943 e 1945





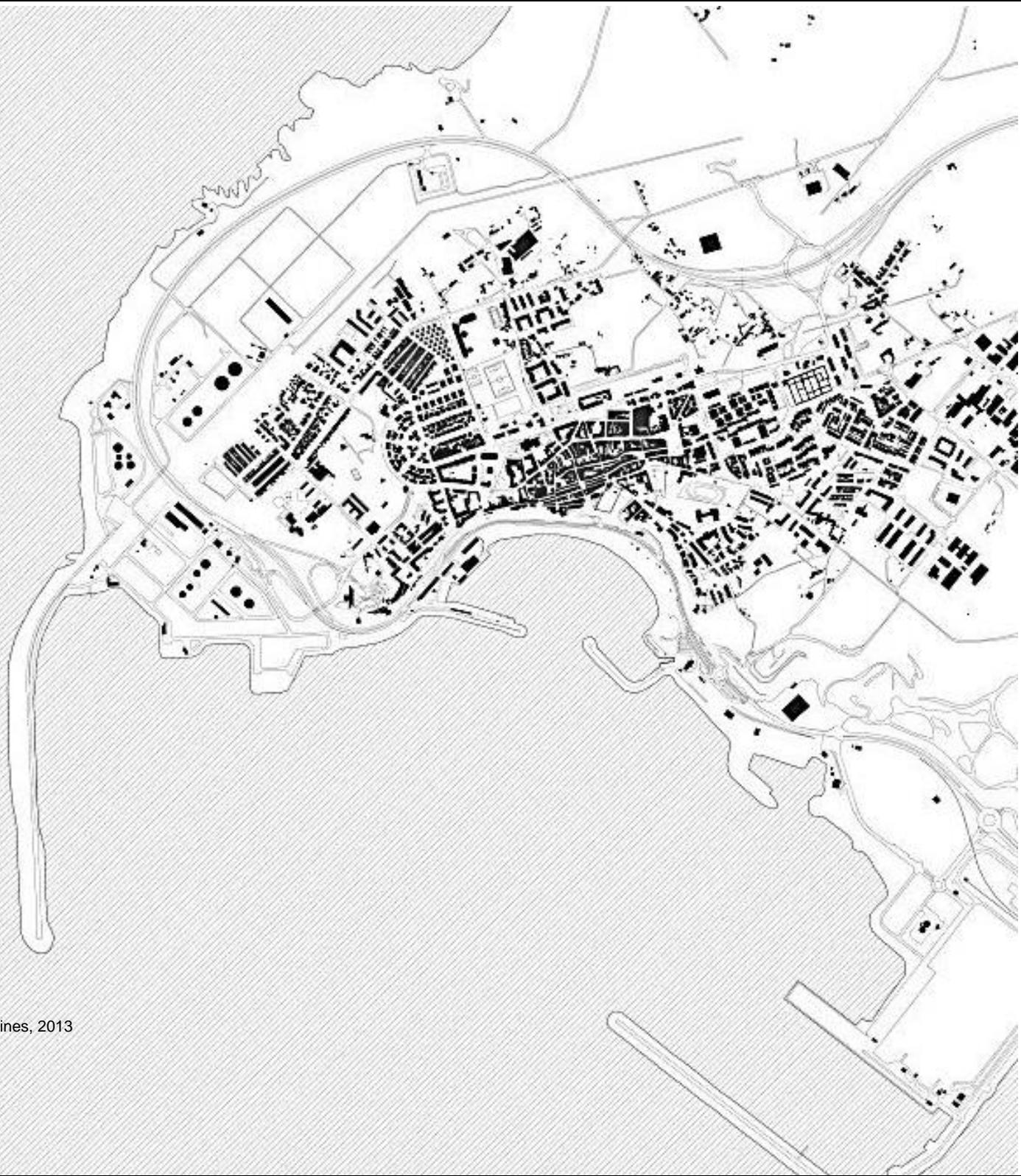
Sines, 1953





Sines, 1971





Sines, 2013





Hipsometria, 2015

Legenda

 Urbanos

 Agrícolas

 Florestais



Levantamento do estado de conservação do edificado

Legenda

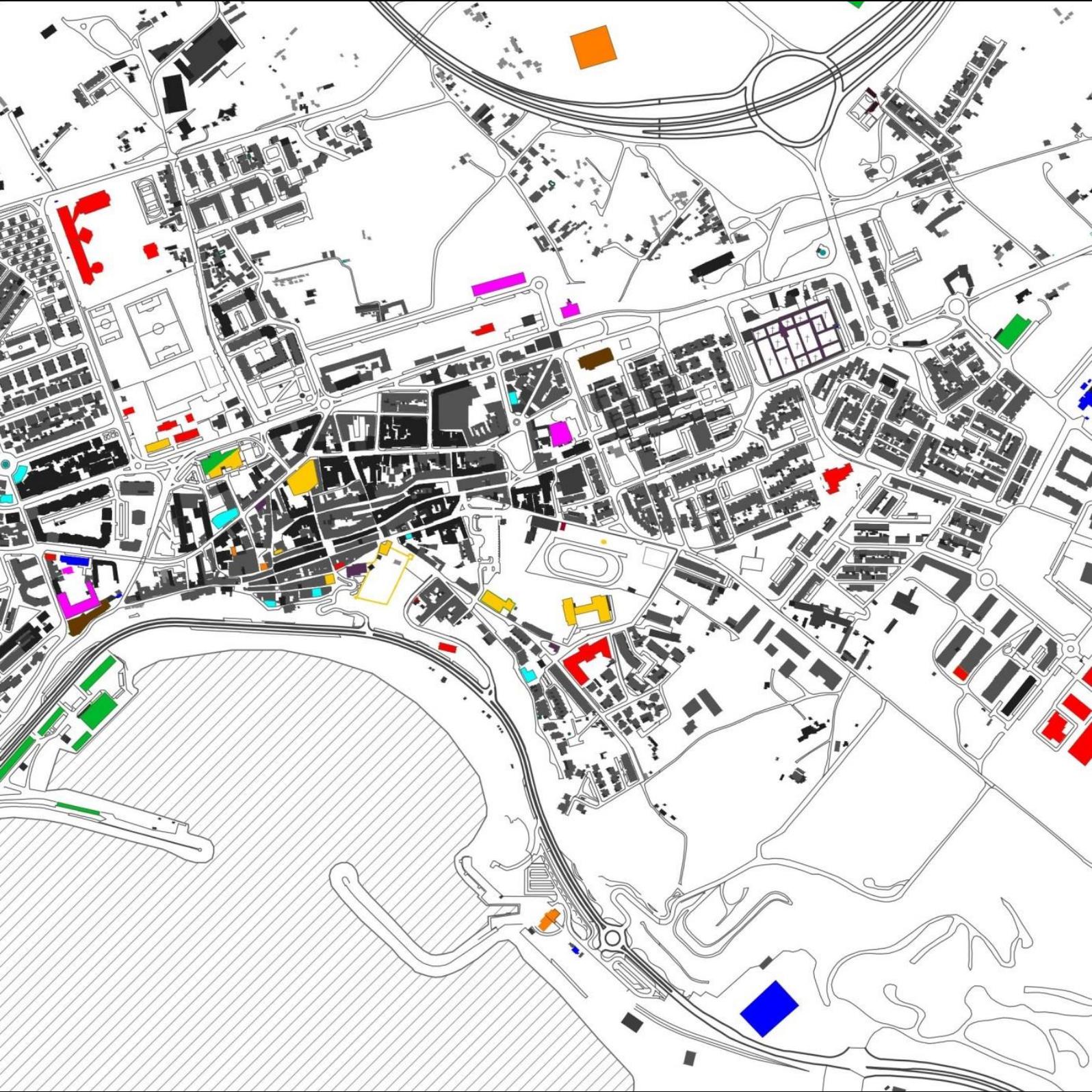
 Devolutos  Ruínas



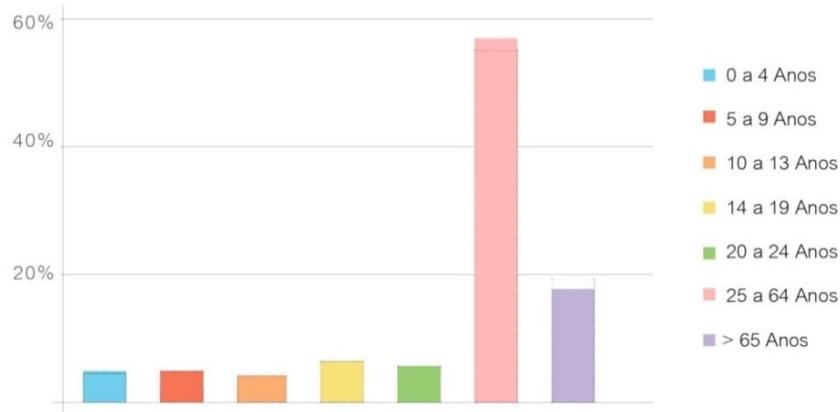
Levantamento de equipamentos

Legenda

 Religiosos	 Hotelaria	 Educação	 Segurança	
 Saúde	 Desporto	 Equipamentos Industriais/Portoarios	 Cultural	 Outros

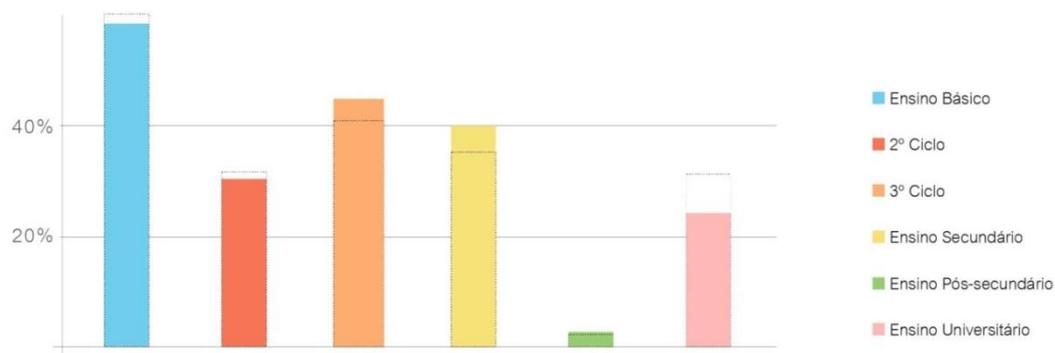


Censos 2011



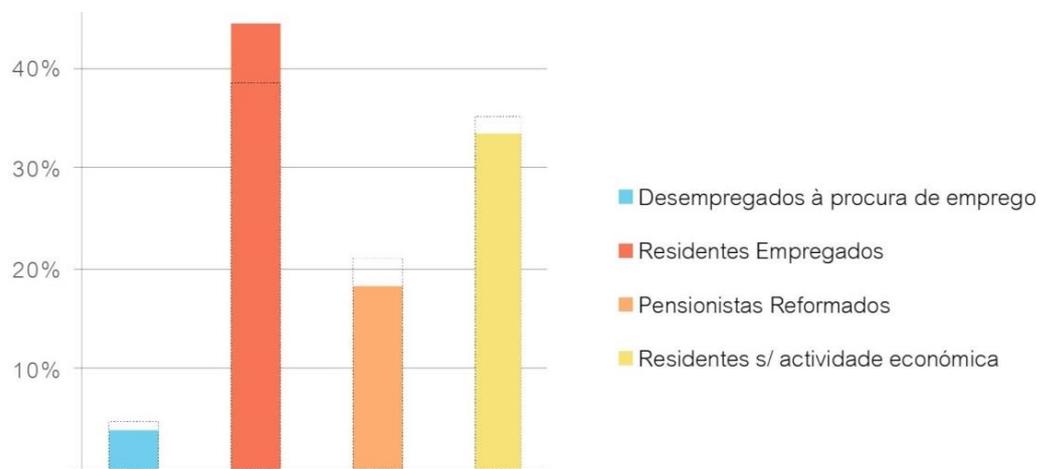
1. Distribuição Etária do Concelho de Sines, em relação ao país.

Nº Individuos Residentes	Residentes 0 a 4 Anos	Residentes 5 a 9 Anos	Residentes 5 a 9 Anos	Residentes 14 a 19 Anos	Residentes 20 a 24 Anos	Residentes 25 a 64 Anos	Residentes >65
10047621	456396	495578	427720	636083	547836	5546220	1937788
14238	694	689	557	903	812	8079	2504

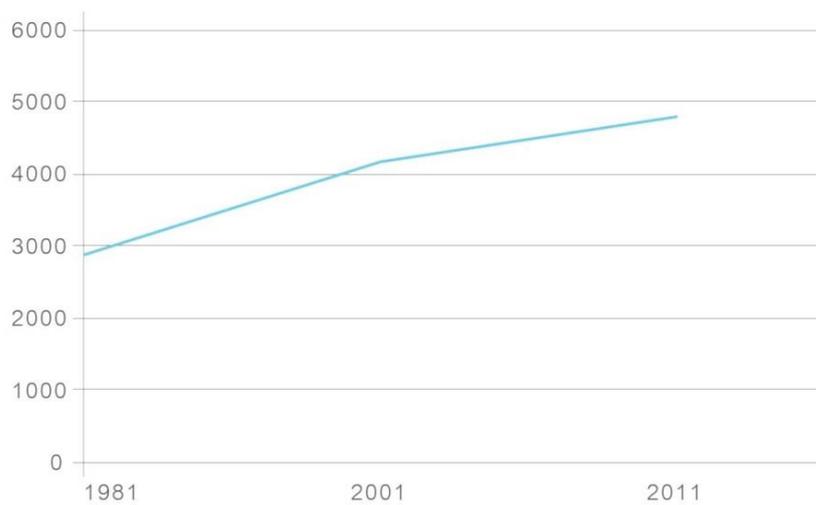


2. Escolaridade no Concelho de Sines, em relação ao país.

Memória e Escala - O Caso da Frente Mar de Ponta Delgada



3. Situação económica do Concelho de Sines, em relação ao país.



4. Evolução do total de alojamentos, em Sines.



Maqueta de turma, vista de cima.



Maqueta de turma, vista de Sines a partir de sul.



Estratégia de Grupo

Após a análise da estrutura urbana de Sines, que foi realizada numa primeira fase por toda a turma, procedeu-se à execução de uma estratégia mais focada e idealizada em grupo, com o objectivo de encontrar os limites e o programa, que pudessem potencializar o desenvolvimento de uma área da cidade.

O desenvolvimento da estratégia de grupo incidiu essencialmente em quatro tópicos, apresentados pela Trienal de Arquitetura de Lisboa, sendo eles:

“Escala: *A importância da escala na estratégia de intervenção. Neste território coabitam diversas estruturas, entre máquinas de transporte, circulação ferroviária, rodoviária e pedonal, praia, pesca e extracção mineral, com diferentes escalas. São várias dimensões, distâncias e velocidades associadas a programas e recursos de produção, de logística e de lazer: do turismo, do espaço do mar e além-mar, dos recursos energéticos e infra-estruturais. A que escala deve ser abordado este lugar?*

Limites: *A espessura da linha de costa e os espaços de contacto terrestre-marítimo: artifício e constantes mutações naturais. É possível observar, ao longo da fronteira entre a cidade e a infra-estrutura do porto, um conjunto de espaços cuja relação pode ser intensificada, apelando à implementação de novas estruturas que sirvam de apoio a programas de uso público. São limites impostos por vedações e controlos de segurança, de aparência ambígua e usos indefinidos.*

Produção: *Superar o estigma dos espaços de produção para evidenciar a possibilidade de formas de habitar complexas e integradas. Como compatibilizar e aproveitar a proximidade entre a logística de escala global e uma economia de pequena escala cada vez mais emergente e necessária para o desenvolvimento local continuado?*

Tempo: *Absorver o passado e especular sobre um futuro incerto, abandonando as contingências deste presente. As vanguardas históricas do início do século XX questionaram ideias e programas que alimentaram as discussões do seu tempo. Algumas destas ideias são agora retomadas em vários contextos. Muitas vezes, o pragmatismo das exigências do quotidiano torna os arquitectos reféns do seu próprio tempo. Apesar desta contingência, nunca os arquitectos deixaram de pensar no tempo longo como horizonte para as suas transformações mais experimentais.*¹⁵⁷

A cidade de Sines é composta por uma zona mais consolidada, do qual está inserido o seu centro histórico, e por uma outra zona que ainda se encontra em desenvolvimento e que corresponde essencialmente aos terrenos de transição da zona consolidada e das zonas industriais.

A estratégia de grupo pretende assim trabalhar a uma **escala** mais abrangente, intervindo tanto na zona consolidada da cidade bem como numa das zonas actualmente em expansão (a zona sul-nascente) próxima à pedreira, tentando unir ambos os espaços através de um programa que se complementa. Esta intenção de unir as duas zonas, materializa-se num “Corredor Verde” resultante da união dos vários espaços verdes existentes na cidade, estando alguns já qualificados e outros ainda por qualificar. A implantação deste “corredor verde” tem como objectivo diluir os **limites** entre a cidade consolidada e a zona sul-nascente, facilitando a circulação e o fluxo de pessoas entre as duas zonas, sendo que é no decorrer deste corredor que ficarão localizados os equipamentos a serem desenvolvidos individualmente.

Ao sermos confrontados com uma cidade cuja população é maioritariamente envelhecida, tornou-se prioritário pensar numa solução capaz de atrair uma população mais jovem para a cidade. De modo a atenuar este problema, tomámos a educação como o tema a explorar neste trabalho.

¹⁵⁷ AA VV. (2016). *Concurso Prémio Universidade Trienal de Lisboa Millenium BCP*. Lisboa, Trienal de Arquitectura de Lisboa.

Ao tomar-mos conhecimento da existência da Carta Educativa de Sines, verificou-se que já existia a intenção e necessidade da realocização e construção de uma nova Escola Tecnológica do Litoral Alentejano (ETLA), que actualmente se situa na Zona Industrial Ligeira (ZIL), bastante afastada do centro da cidade. Deste modo decidimos conjugar uma vontade da cidade a uma intenção do grupo, investindo na **produção** educativa como meio de potenciar a economia local associada à indústria. Na Carta Educativa de Sines estavam já indicadas 4 propostas para a realocização da nova ETLA, sendo notória a vontade de implanta-la numa área intermédia, entre a cidade e a indústria.

Parte da zona onde viríamos desenvolver a proposta de grupo já se encontrava a ser urbanizada segundo o Plano de Pormenor “Sul Nascente”, desenvolvido em 2009 pelo Arquitecto Costa Lobo, no entanto este plano previa a construção de um programa maioritariamente habitacional, que a nosso ver era excessivo. Como tal confrontamos a Carta Educativa de Sines e o Plano de Pormenor do Arquitecto Costa Lobo com a situação actual do terreno, de modo a redesenhar o que ainda não tinha sido construído.

Deste modo a ETLA seria implantada num dos extremos do corredor verde, num terreno de transição entre a cidade e a área alterada pela exploração da pedreira, numa tentativa de se tornar num pólo dinamizador, que com o passar do **tempo**, potenciase a urbanização da zona envolvente.

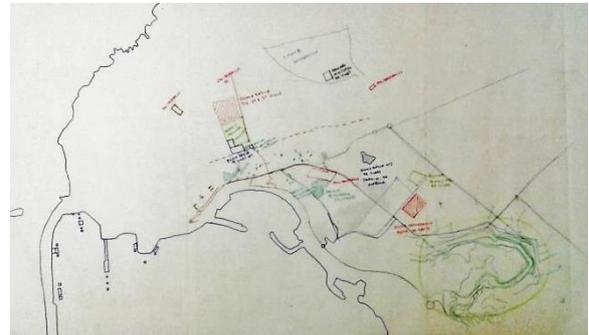
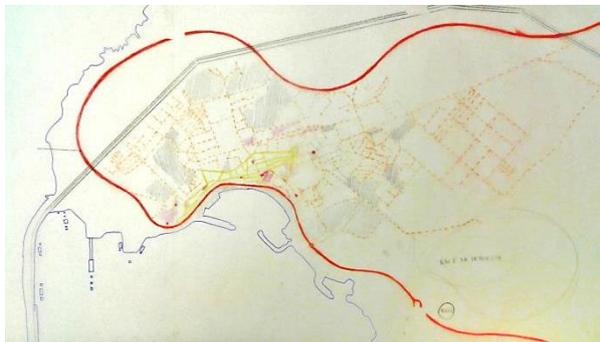
No seguimento do corredor verde, mas numa localização da cidade mais consolidada, seria implantada uma residência de estudantes que estaria associada aos alunos da ETLA. Entre a ETLA e a residência de estudantes, seria projectado um parque urbano, bastante arborizado, dotando toda a cidade de um espaço verde qualificado de grande dimensão.



Plano de Pormenor "Sul-Nascente" do Arq. Costa Lobo



Ortofotomapa da zona de intervenção



Esquícios de análise do território

Planta síntese da estratégia de grupo



Memoria Descritiva

Terreno, programa, espacialidade e materialidade.

Segundo o que consta na Carta Educativa de Sines, a expansão e realocização da escola tecnológica é fundamentada pelo aumento significativo da procura de cursos de base tecnológica devido à instalação de novas unidades industriais e actividades logísticas, à necessária melhoria das condições de acessibilidade através da mudança de localização do parque industrial para a cidade de Sines, à melhoria das condições ambientais e prevenção de riscos de saúde devido à exposição contínua da poluição atmosférica do parque industrial, e para responder à procura de formação contínua de base tecnológica.

Como já foi referido no capítulo anterior, a nova localização da ETLA, proposta em grupo, situa-se no extremo sudeste do corredor verde, num terreno actualmente obsoleto situado na encosta da pedreira. O terreno tem sensivelmente 7000m², e encontra-se isolado sem qualquer construção na sua envolvente próxima, possibilitando uma ampla vista sobre o mar e o Porto industrial e logístico de Sines.

Dar escala a um terreno sem um contexto consolidado, foi o mote para o desenvolvimento deste trabalho, tendo como objectivo dotar este terreno com um programa que potenciase a dinamização desta parte da cidade a longo prazo.

Memória e Escala - O Caso da Frente Mar de Ponta Delgada



Parte do terreno de intervenção à direita. À esquerda a vista sobre o porto industrial e logístico de Sines.



Vista da encosta onde se situa o terreno de intervenção, visto a partir de sul.

O programa da escola tecnológica é composto por um campo de jogos coberto, capaz de acolher as mais variadas práticas desportivas e os respectivos balneários; ginásio; um auditório com capacidade para 238 lugares; enfermaria; sala para associação de estudantes; 6 laboratórios de informática; 13 salas de aula teóricas, cada uma com capacidade para 32 alunos; 11 oficinas, entre as quais a oficina para manutenção industrial e mecatrónica, oficina de instalações eléctricas, oficina de instrumentação e regulação e o laboratório de placas de circuito impresso; arquivos destinados a trabalhos teóricos e trabalhos práticos; bar com acesso a esplanada; refeitório e respectiva cozinha, 5 gabinetes destinados ao secretariado e outros 5 destinados à directoria; uma sala de professores comum, equipada com o seu próprio bar e com 10 gabinetes; uma biblioteca e respectivo arquivo e por fim a sala PAP (Projecto de aptidão profissional).

Perante um programa público relativamente complexo, a organização interior tinha de ser a mais pragmática possível. Assim sendo o programa é organizado funcionalmente em quatro partes. A norte, onde se situa a entrada principal da escola, localizam-se os espaços dedicados aos funcionários da escola, ou seja, ficam os espaços destinados à secretaria, directoria, e ao corpo docente. No centro, virado para nascente, com vista sobre o porto industrial e logístico de Sines, situam-se os laboratórios e oficinas, enquanto na área voltada para poente localizam-se as salas de aula teóricas. Por fim no corpo voltado para sul, localiza-se o programa mais público, nomeadamente a biblioteca, o refeitório e o bar, de modo a privilegiar a vista sobre o mar e a ligação com o espaço exterior à escola.

O programa acima descrito compõe o volume principal da escola, estando localizado perpendicularmente à linha da costa de Sines, e paralelo à encosta da pedreira que limita o terreno a sudeste. Anexado a este volume, surge outro bastante mais discreto em altura, que corresponde ao ginásio e ao campo de jogos interior. Este segundo volume é implantado paralelamente à rua que limite o terreno a noroeste, tentando dissimular a sua presença no declive do terreno.

Paralelamente à organização programática, os percursos interiores da escola, também foram organizados de modo a serem bastante claros. Ao entrar na escola a partir da entrada principal, somos confrontados com uma escadaria central, que faz a ligação ao piso inferior onde se situam as entradas interiores para o auditório, para o bar, para o campo de jogos e para os laboratórios de informática. Paralelamente a esta escadaria central, são dispostas outras duas escadas que fazem a ligação ao piso superior onde se encontra a biblioteca e a sala dos professores, esta zona da entrada é a única em todo o edifício que tem uma composição simétrica. No centro do edifício é projectado um grande átrio, com luz zenital, onde se organizam os corredores de onde por sua vez se faz o acesso à salas de aula e oficinas, a existência deste átrio possibilita um controlo visual entre as várias partes do edifício. A disposição do percurso interior é ainda complementada por três rampas que se dispõem em toda a extensão do átrio fazendo a ligação dos 4 pisos da escola.

Uma vez que o terreno onde a escola está implantada possui um grande declive, o volume principal foi disposto de modo a que a diferença de cotas existente ao longo do seu comprimento não ultrapassasse os 5 metros de altura. Assim sendo, o declive do terreno é resolvido com apenas um piso, estando situado na parte mais enterrada o auditório, pelo facto de este não necessitar de muita luz natural.

O volume que abriga a maior parte do programa da escola organizasse segundo uma planta rectangular, no entanto o edifício não possui uma volumetria paralelepipedica. A cota mais elevada do edifício corresponde a 19 metros, pelo que se a sua cobertura fosse linear, daria um aspecto demasiado bruto ao edifício, tendo em conta a topografia acidentada do terreno. A cobertura do edifício foi então trabalhada de modo a aligeirar a sua volumetria, ficando a parte mais alta com 19 metros e a mais baixa com apenas 9 metros acima da cota do terreno. Esta variação altimétrica do edifício, também denuncia o programa interior, uma vez que a cobertura mais alta corresponde ao programa mais público (nomeadamente o bar, o refeitório, e a biblioteca), a cobertura mais baixa corresponde às áreas destinadas aos docentes e à secretaria, e a cobertura inclinada que liga as

duas outras fases da cobertura corresponde, ao programa educativo (nomeadamente as salas de aula, os laboratórios e as oficinas).

Na composição dos alçados poente e nascente da escola, são empregues lâminas verticais de betão à vista que ajudam a controlar a luz natural, ao mesmo tempo que dão um carácter abstracto aos vãos criados. O alçado norte é maioritariamente “cego”, onde são abertos apenas dois vãos horizontais, um correspondente à sala dos professores e o outro, mais recuado, correspondente à entrada principal da escola. Contrapondo à opacidade do alçado norte, o alçado sul é composto por grandes vãos envidraçados, onde surgem uma vez mais as lâminas de betão empregues nos alçados laterais, mas desta vez em menor quantidade e com um ritmo diferente.

Todo o exterior da escola será composto por betão à vista, que terá um aspecto mais escuro devido à composição da pedra existente na pedreira (gabro-diorito), o exterior contrastará assim com o interior da escola, maioritariamente branco, onde serão empregues rebocos brancos e gesso cartonado. Nas paredes das salas e oficinas voltadas para o átrio, será utilizado policarbonato alveolar, dotando o espaço com alguma transparência, e enriquecendo o jogo de luz/sombra presente nos corredores que circundam o átrio.



Alçado nascente, maqueta de estudo.



Exemplo da aplicação de policarbonato alveolar, Escola Secundária Luís de Freitas Branco. Fotografia de Pedro Gaspar.



Zona da entrada da escola. Ao centro a escada de acesso ao piso inferior, e nas laterais as escadas de acesso ao piso superior. Maqueta de estudo.