

# **Viana do Castelo e a sua articulação com a frente de água**

**Identificação de eixos visuais de relação direta com o rio**

Trabalho de projeto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de  
Mestre em Arquitetura

## **Departamento de Arquitetura e Urbanismo**

Mestrado Integrado em Arquitetura

Projeto Final de Arquitetura - 2017/2018

Paulo Ricardo Ramos Ferreira - 77545

**Parte I - Vertente Teórica**

Viana do Castelo e a sua articulação com a frente de água

Identificação de eixos visuais de relação direta com o rio

**Tutor**

Mafalda Teixeira de Sampayo - Professor Auxiliar do ISCTE-IUL

Todas as figuras presentes neste trabalho são da autoria do grupo ou do autor, excepto quando indicado o contrário

Lisboa - Outubro 2018

## **Agradecimentos**

À professora Arquiteta Mafalda Sampayo, pela dedicação incansável, pela persistência nos momentos mais difíceis, pelas inúmeras conversas e conselhos à cerca de ambas as vertentes da tese, por toda a aprendizagem durante este ano e por todo o crescimento que adquiri tanto a nível profissional como pessoal.

Ao professor Arquiteto Pedro Botelho, pela disponibilidade e dedicação inesgotável, por toda a partilha de conhecimento, por todos os conselhos, por toda a determinação, por todo o auxílio e força nos momentos mais importantes e decisivos.

À Rita, por razões difíceis de enumerar. Por ser companheira, amiga, colega... sempre fiel. Pela companhia, pelo apoio, pela presença, pela ajuda, pela disponibilidade, entrega e determinação constante.

A toda a minha família, e em especial aos meus pais, por estarem sempre presentes, por colaborarem neste percurso, por serem amigos e por nos momentos difíceis conseguirem que nada me afetasse. Ao meu irmão, que sempre me ajudou, que sempre fez com que esta distância se tornasse pequena, a todo o humor, apoio, e felicidade constante que me proporcionou nesta fase. Ao meu tio José Alberto por ter sido um pai para mim durante a minha estadia por Lisboa e à minha prima Mécia Gonçalves por ter sido a minha irmã durante estes últimos dois anos, e por todos os conselhos e força partilhados.

Aos meus colegas, e em especial ao meu colega de grupo Ricardo Ribeiro, por ter tornado possível este trabalho, por todo o apoio e força que me deu durante o ano, por ser um verdadeiro amigo.

Ao meu grande amigo Danilo Pereira que apesar de estar longe sempre me apoiou e me ajudou nesta longa caminhada. Foi sem dúvida um amigo muito importante para conseguir concluir o curso.

À Arquiteta Marta Monteiro da Câmara Municipal de Viana do Castelo, pela paciência e disponibilidade em me fornecer informações fundamentais para o desenvolvimento do trabalho.

Aos meus amigos, Diogo Dantas, Gonçalo Silvério, Verónica Fonte, Márcio Silva e Paulo Lage por todo o carinho, todas as conversas, toda a força e toda a confiança.

**Obrigado!**

# Índice geral

## Parte I Vertente Teórica

- 1 Introdução
- 2 Capítulo I - O processo de urbanização de Viana do Castelo
- 3 Capítulo II - Eixos visuais de relação direta com o rio em Lisboa e Barcelona
- 4 Capítulo III - Eixos visuais de relação direta com o rio em Viana do Castelo
- 5 Capítulo IV - Conclusão

## Parte II Vertente Prática

- 1 Introdução
- 3 Proposta Centro de Investigação
- 4 Proposta de Grupo
- 5 Proposta Individual

# Parte I

Vertente Teórica

# **Viana do Castelo e a sua articulação com a frente de água**

Identificação de eixos visuais de relação direta com o rio

**Parte I**  
Vertente Teórica

**Orientador**  
Mafalda Teixeira de Sampayo - Professora Auxiliar ISCTE-IUL

## Parte I Vertente Teórica

	<b>Introdução</b>	<b>19</b>
	Contexto	21
	Especificação do tema	24
	Metodologia	26
	Objetivos e hipóteses	29
	Estrutura da dissertação	30
<b>1</b>	<b>Capítulo I - O processo de urbanização de Viana do Castelo</b>	<b>33</b>
1.1	Da fundação até ao final do século XVIII	35
1.2	Viana do Castelo até à atualidade	45
<b>2</b>	<b>Capítulo II - Eixos visuais de relação direta com o rio Lisboa e Barcelona</b>	<b>71</b>
2.1	A cidade e o seu próprio potencial de modificação	73
2.2	Reconciliação entre a cidade e a Arquitetura	75
2.3	As frentes de água	78
2.4	Eixos que possibilitam a articulação física e visual com a frente de água	81
2.5	Eixos visuais da relação direta com o rio ou mar	85
<b>3</b>	<b>Capítulo III - Eixos visuais de relação direta com o rio em Viana do Castelo</b>	<b>91</b>
3.1	Identificação de eixos visuais de relação direta com o rio	93
3.2	Aspetos morfológicos	105
3.3	Análise quantitativa e qualitativa aos eixos de articulação	112
<b>4</b>	<b>Capítulo IV - Conclusões</b>	<b>122</b>
<b>5</b>	<b>Bibliografia</b>	<b>129</b>
	<b>Índice de imagens</b>	<b>134</b>
	<b>Anexos</b>	<b>142</b>

## Resumo

A presente dissertação pretende compreender a forma urbana da cidade de Viana do Castelo desde o seu nascimento até aos dias de hoje. Apresentamos assim, uma análise da relação entre esta cidade e a sua frente de água, através das estruturas (eixos de articulação) que as ligam.

Metodologicamente, numa primeira fase determinou-se os acontecimentos que “moldaram” a malha urbana da cidade ao longo dos anos, com a intenção de compreender a história e a razão do seu desenho. Depois é desenhada uma “estrutura em pente” que é composta pela seleção dos eixos de articulação (oito) que analisamos. Estes eixos surgem numa lógica de perpendicularidade com o Rio Lima, e criam assim uma relação física e visual entre a cidade e a frente de água. Com isto, percebemos que a necessidade do contacto com o território no nosso processo é fundamental. Tendo o espaço público um papel significativo no que diz respeito à articulação de uma cidade, passamos à observação direta no território de modo a compreender melhor as relações físicas e visuais da cidade com a frente de água e sucessivamente da frente de água com o interior da cidade.

Por fim, a dissertação realizada mostra que a relação física e visual que existe na cidade de Viana do Castelo com a frente de água é valorizada, inclusive através das últimas intervenções do Programa Polis.

**Palavras Chave:** Frente de Água, Eixos Visuais, Articulação, Cidade, Arquitetura



## **Abstract**

The present dissertation aims to understand the urban form of the city of Viana do Castelo from its beginning to the present day. As so, we present an analysis of the relationship between this city and its water front, through the structures (axes of articulation) that connect them.

Methodologically, in the first phase of this thesis we tried to understand what and how "shaped" the city through the years, in order to better understand the history and the reason of this design. Then a "comb structure" is drawn in the city, which is composed by a selection of the articulation axes (eight) that we analyze. These axes arise in a logic of perpendicularity with the Lima River, and thus create a physical and visual relationship between the city and the water front. With this, we realize that the need for the contact with the territory in our process is fundamental for our activity. With public space having a significant role in the articulation of a city, we proceed to direct observation in the territory in order to better understand the physical and visual relations of the city with the water front and successively between the water front and the interior of the city.

Finally, the dissertation shows that the physical and visual relationship that exists in the city of Viana do Castelo with the water front is valued, even though through the last interventions of the Polis Program.

**Keywords:** Waterfronts, Visual axes, Articulation, City, Architecture



## Introdução

### Contexto

Sobre o tema em análise existem diferentes estudos de autores bastante influentes no estudo da morfologia urbana, que contribuíram com leituras sobre o desenvolvimento do tema abordado neste trabalho. Reunimos várias referências para o desenvolvimento deste trabalho. Nomeadamente: Barreto (2003), Carvalho (2001) e Fernandes (1990, 1992, 2015) contextualizando a história urbana de Viana do Castelo; Bruhn (2015), Ochoa (2011, 2012), Ochoa e Quinas (2015), Cruz (2001), contextualizando o tema da cidade e frentes de água; Ochoa (2011) informado sobre uma metodologia de análise das frentes ribeirinhas. Esta última referência foi de extrema importância para a nossa compreensão das relações entre cidades e frentes de água, que se podem fazer através da análise morfológica das estruturas urbanas que articulam o interior do território com a água.

A presente dissertação mostra a relação entre a cidade e a frente de água, com base no caso de Viana do Castelo, através das suas estruturas urbanas, que se designam como “estruturas de articulação” (OCHOA, 2011) com a frente de água. Estas estruturas são designadas por Ochoa (2011) como “estruturas em pente”. Como esta autora indica cada cidade apresenta a sua especificidade no que concerne ao modelo de “estruturas em pente”. Procuraremos aqui a especificidade inerente à cidade de Viana do Castelo.

A cidade como organismo constitui um território, através das suas próprias especificidades (de conteúdo físico, de conteúdo arquitetónico e de conteúdo simbólico). Esta transporta sempre uma herança com história e aspetos que a caracterizam e, lhe conferem uma identidade própria.

A cidade é o elemento mais importante da organização do espaço e é uma entidade complexa onde interagem diversos elementos. Pode ser vista, principalmente, por uma abordagem geográfica. Tal como refere Orlando Ribeiro (1994, p. 501), a complexidade de análise da cidade ou estrutura urbana implica “tal como numa estrutura de relevo, rastrear no tempo as vicissitudes dos elementos que a constituem.”

De acordo com alguns autores, a geografia urbana possui atualmente duas principais vocações: a vocação comportamental, que define a cidade como uma estrutura psicológica e cognitiva, a qual institui a forma como os indivíduos interagem com os lugares urbanos e as instituições que nele operam; e a vocação económico/política, que abrange a emergência dos problemas económicos e sociais da cidade, tal como o desemprego, a exclusão social e a marginalidade (CARTER, 1989).

Esta investigação terá por base uma metodologia do tipo qualitativo. Primeiramente, assente na recolha e análise bibliográfica e documental, constituindo por isso um estudo interpretativo fruto de uma revisão bibliográfica, e posteriormente resultado de uma leitura do território com base em sistematização gráfica dos principais eixos que ligam a cidade de Viana do Castelo à água. Na análise do território será de certo modo registada a vocação comportamental desta cidade. Deste modo, colocaram-se como questões de investigação: como foi a expansão da malha urbana da cidade? Estes eixos de ligação com a frente de água sempre foram assim? Porque existem estes eixos? Estes eixos são usados?

Muitas cidades mantêm uma relação milenar com a sua frente de água. No caso de Lisboa, por exemplo, a vizinhança com o Oceano Atlântico e a condição portuária representam fatores que contribuem para a definição da sua própria identidade. Tal como outras cidades portuárias, Lisboa surge com um crescimento urbano linear ao longo do Rio, im-

pulsionado pela proximidade com as diversas atividades ligadas ao comércio marítimo.

É este crescimento ao longo do rio que impulsiona a lógica horizontal da cidade e a necessidade de conectar fisicamente esta frente com o interior do território irá dar origem à formação progressiva de uma série de estruturas de articulação transversais.

### Especificação do tema

Para a análise das diferentes estruturas de articulação da cidade de Viana do Castelo com a sua frente de água temos como base duas reflexões centrais: o valor urbanístico (eixos que definem o tecido urbano); e a relação física e visual com a frente de água.

Tendo em conta o desenvolvimento do processo de análise e avaliação da forma urbana, tem-se como objetivo identificar a expansão da malha urbana da cidade de Viana do Castelo.

Na maior parte dos países industrializados e em desenvolvimento, principalmente no século XIX e XX, os rios urbanos foram canalizados em canais. Na década de 1950, o uso crescente de automóveis nas cidades levou a que as margens dos rios se transformassem em faixas de tráfego de alta velocidade. Devido à poluição das águas residuais e pelo facto de as margens dos rios se tornarem cada vez mais difíceis, os usos tradicionais dos rios urbanos perderam-se. As cidades transformaram gradualmente as suas costas (BRUHN, 2015).

Tendo em consideração estes pressupostos, pretende-se com o presente trabalho determinar de que forma foi a expansão da malha urbana da cidade de Viana do Castelo, e com que ritmo.

O crescimento urbano na cidade de Viana do Castelo processou-se no passado, sem ter como base os mecanismos orientadores na regulação do desenvolvimento urbano da cidade. A cidade teve o primeiro plano urbano em 1948, resultado da inovadora legislação urbana que foi produzida com a política revolucionária protagonizada por Duarte Pacheco.

Assim, o Plano Geral de Urbanização apesar de não ter muita eficácia nesta altura, devido à sua rigidez e à falta de força legal suficiente, viria mesmo assim, a marcar o processo urbano da cidade Viana do Castelo, e a servir de orientação de algumas intervenções urbanísticas que ocorreram posteriormente.

A presente dissertação mostra a relação entre a cidade e a frente de água, com base no caso de Viana do Castelo, através das suas estruturas urbanas, que se designam como Ochoa (2011) apresenta de “estruturas de articulação” com a frente de água.

Para a análise das diferentes estruturas de articulação da cidade de Viana do Castelo com a sua frente de água temos como base duas reflexões centrais: o valor urbanístico (eixos que definem o tecido urbano); e a relação física e visual com a frente de água.

## Metodologia

A Metodologia aplicada segue as seguintes fases:

- i) **Análise de fontes secundárias:** Numa primeira fase, temos a recolha de informação sobre a cidade de Viana do Castelo, através de uma pesquisa bibliográfica com objetivo de compreender a formação histórica da cidade;
- ii) **Análise de fontes primárias:** Após o estudo das fontes secundárias, procedeu-se a uma recolha cartográfica em diferentes arquivos. Esta recolha cartográfica incidiu nos arquivos: Arquivo Municipal de Viana do Castelo, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico, Biblioteca Pública Municipal do Porto e Biblioteca Nacional de Portugal. A visita aos arquivos resultou na seleção de 14 cartas, datadas desde 1756 até 1978.
- iii) **Análise bidimensional do território:** nesta fase da investigação analisou-se o território através da cartografia e da pesquisa bibliográfica anteriormente realizada. O objetivo aqui foi preparar a fase posterior, onde a análise ao território será feita in loco. É também aqui, que é realizada uma primeira sistematização do trabalho para compreender quais os principais eixos articulados com a frente de água, e quais aqueles que se justificam serem analisados após o trabalho de campo.

**Análise de Campo:** após a análise bidimensional estar concluída e identificadas as estruturas de articulação, passamos à verificação das mesmas, recorrendo ao trabalho de campo. Aqui foi fundamental adaptar a metodologia usada por Ochoa (2011), ajustando os critérios à escala da cidade de Viana do Castelo.

Para a construção da tabela comparativa dos eixos foi útil a observação atenta dos desenhos realizados por Proença (2014).

Neste contexto, para analisar a relação existente entre a cidade de Viana do Castelo com a sua frente de água tivemos que decidir, de todas as estruturas de articulação que existem, aquelas que iriam ser observadas.

Através da análise cartográfica atual, percebemos que para este trabalho não é suficiente uma análise “bidimensional”. É necessário um trabalho de campo, com variadas idas ao local.

A partir da análise bidimensional foi possível desenhar os limites da área de estudo. Estes foram definidos pela sua situação geográfica (rio e linha do caminho de ferro). Assim a área em análise corresponde ao núcleo histórico.

Após a análise descrita em cima, iniciámos o trabalho de campo percorrendo a frente de água, e identificando os eixos perpendiculares a esta. Após a seleção destes e desenhada a estrutura em pente voltámos ao terreno e percorremos todos os eixos no sentido Norte/Sul. Desta forma, foi possível perceber exatamente o ponto em que cada eixo passa a ter uma relação física e visual com o rio.

Com o desenvolvimento da investigação, a importância do contacto com o território foi aumentando ficando evidente a necessária opção metodológica descrita anteriormente.

Esta metodologia é completada com a análise às fontes primárias. A observação atenta à cartografia de diferentes datas de Viana do Castelo contribui para a construção do desenho urbano da cidade, permitindo a justificação e o entendimento da escolha dos eixos em análise. Desta forma se percebe que são fundamentais os dois métodos adotados, a leitura no local e a leitura histórica.

Na ausência de investigações urbanas sobre a cidade de Viana do Castelo com a frente de água, foi necessário realizar um estudo e síntese da evolução urbana desta cidade e da sua relação com o rio. Porém, contamos com estudos semelhantes ao que aqui apresentamos para as cidades de Lisboa e Barcelona. Estudámos o caso da cidade de Lisboa, embora não seja possível realizar comparações entre esta cidade e a de Viana do Castelo, devido à grandeza das duas cidades.

As balizas temporais deste estudo apresentam diferentes tempos. No que diz respeito à observação direta temos o ano de 2018. Na análise de evolução urbana de Viana do Castelo com base na cartografia tivemos como baliza temporal de 1756 a 1978.

### Objetivos e hipóteses

Colocou-se como objetivos de estudo: compreender como são sentidos os eixos visuais pelos cidadãos que atuam na cidade; compreender se a expansão da malha urbana afetou os eixos visuais; classificar as várias estruturas com ligação física e visual à frente de água.

A motivação para a realização deste estudo prende-se, por um lado, com o conhecimento da cidade de Viana do Castelo, e por outro com uma vontade em estudar os espaços públicos.

A necessidade de sensibilizar os investigadores das cidades sobre a relação entre estas e as suas frentes de água justifica a importância deste estudo.

A presente investigação apresenta uma análise sobre a cidade de Viana do Castelo, tendo como base de estudo a frente ribeirinha e a determinação da sua análise urbanística. Assim, através deste estudo, procedeu-se à aplicação do método de análise apresentado por Ochoa (2011) num núcleo urbano de escala bastante diferenciada (Viana do Castelo) daquela que foi estudada pela investigadora. Esta investigação acrescenta ao corpo de análise, realizada por esta investigadora, uma metodologia mais específica, onde quantificamos e qualificamos o espaço público.

## Estrutura da dissertação

A presente dissertação encontra-se organizada em quatro capítulos. Nos seguintes pontos expõe-se o resumo da informação contida em cada um dos capítulos.

- Capítulo I: Enquadramento histórico da cidade de Viana do Castelo desde o seu nascimento até à atualidade;
- Capítulo II: Apresentação de exemplos com o método de análise apresentado por Ochoa (2011);
- Capítulo III: Caso de estudo de Viana do Castelo;
- Capítulo IV: Conclusões e considerações finais.



## Capítulo I

O processo de urbanização de Viana do Castelo

## Capítulo I – O processo de urbanização de Viana do Castelo

### 1.1 Da fundação até ao fim do século XVIII

Os primeiros povoados de que se tem registo nos territórios de Viana do Castelo são de cultura castreja, que datam da idade do ferro e período românico. O povoamento, que nos dias de hoje chamamos Citânia de Santa Luzia (cidade velha), foi implantado a 226 metros de altitude no cimo do monte de Santa Luzia. Este seria um lugar estratégico pois, do ponto de vista defensivo tinha um domínio visual do território alargado e os seus habitantes visualizavam o estuário do Rio Lima até à costa atlântica (ALMEIDA, 1990).

Sendo esta citânia um dos castros mais importantes para o estudo da Proto-história e Romanização do Noroeste Peninsular, está considerada atualmente como monumento nacional. Contudo, atualmente, este monumento apenas dispõe de aproximadamente um terço das construções a descoberto, pois a construção do Hotel de Santa Luzia e seus acessos causou a demolição de grande parte da sua estrutura.

Numa análise atenta da sua configuração e composição (fig.1), conseguimos interpretar uma organização complexa e constituída por casas de planta circular e elíptica, salvo algumas exceções retangulares, fechadas por três linhas de muralhas pontualmente reforçadas por torreões.

Durante o período Romano, as populações foram obrigadas a sair daquele lugar e a ocupar dispersamente a encosta criando várias comunidades agrícolas (FERNANDES, 1992).

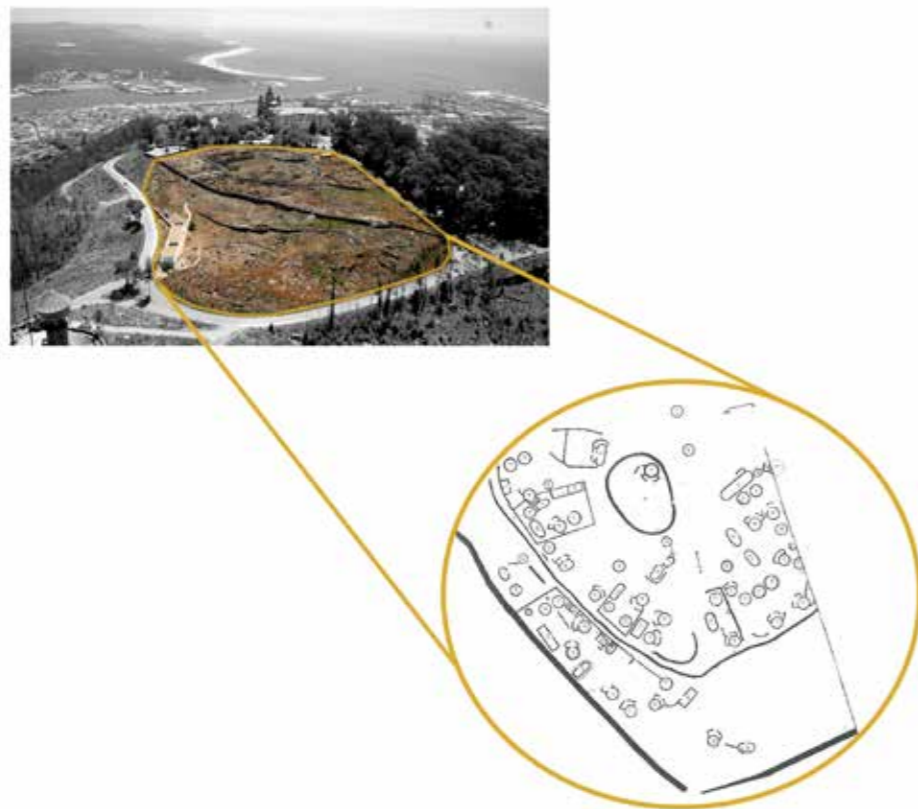


Fig.1 | Vista Aérea e Planta Topográfica da Citânia

Nos séculos IX e X aparecem alguns aglomerados nas redondezas do monte de Santa Luzia, com especial atenção para aquele que se criou junto à margem do Rio Lima e que estava relacionado com atividades marítimas e comerciais. Esta povoação ganhou extrema importância no reinado de D. Afonso III conduzindo à fundação da Vila Viana (MARTINS, 2016).

A data da fundação da Vila Viana é 1258 e acontece através de um Foral, que se explica pelo aumento das necessidades comerciais marítimas internacionais e pela necessidade de criar condições que trouxessem fluidez das atividades dependentes do transporte de água. O Rei tinha a intenção de criar uma rede urbana nacional de raízes marítimas acompanhada de um programa de crescente valorização do estatuto dos municípios. D. Afonso III encontrou em Viana características ideais para participar e aperfeiçoar essa estratégia, e com isto transformou o porto de Viana num dos mais movimentados do país (FERNANDES, 1992).

Viana Foz do Lima, assim chamada enquanto vila, passou por um processo de edificação, apresentando uma malha urbana ortogonal muralhada, idêntica ao modelo Burgo Medieval fortificado, estruturada por dois eixos perpendiculares entre si e que um deles é paralelo ao rio (CALDAS e GOMES, 1990), (PAIO, 2002) e (TEIXEIRA e VALLA, 1999).

A intenção da fundação desta vila era albergar e atrair população de outros aglomerados, oferecendo-lhes melhores condições, proximidade de serviços e mais uma série de benefícios, incluindo isenção de portagens e impostos (FERNANDES, 1992).

Apesar de existirem algumas incertezas relativamente à data da conclusão da muralha, consta-se que esta foi iniciada em 1263 e só foi concluída cerca de 111 anos após o seu início. Designada como Muralha Fernandina, tinha um perímetro de 685 metros, 10

metros de altura e 2.20 metros de espessura, criando quatro entradas para o núcleo, praticamente alinhadas pelos pontos cardeais (FERNANDES,1992). A Poente localizava-se a Porta da Ribeira, a Nascente a Porta das Atafonas, a Norte a Porta do Forno, e a Sul a Porta do Postigo (fig.2).

No entanto, durante o final do século XVIII e em toda a extensão do século XIX a muralha foi quase toda destruída. Esta demolição gradual que se iniciou em 1781 resulta como consequência da reutilização das pedras em algumas obras públicas, nomeadamente na pavimentação de ruas e do cais fluvial (CALDAS e GOMES, 1990).

Podemos afirmar que, tanto a uniformidade do traçado urbano como a muralha foram criados à imagem das vilas medievais, com as ruas quase retas com os seus quarteirões ortogonais de dimensões idênticas entre eles (PAIO, 2002) e (TEIXEIRA e VALLA, 1999). Esta configuração permanece intacta com a exceção da muralha.

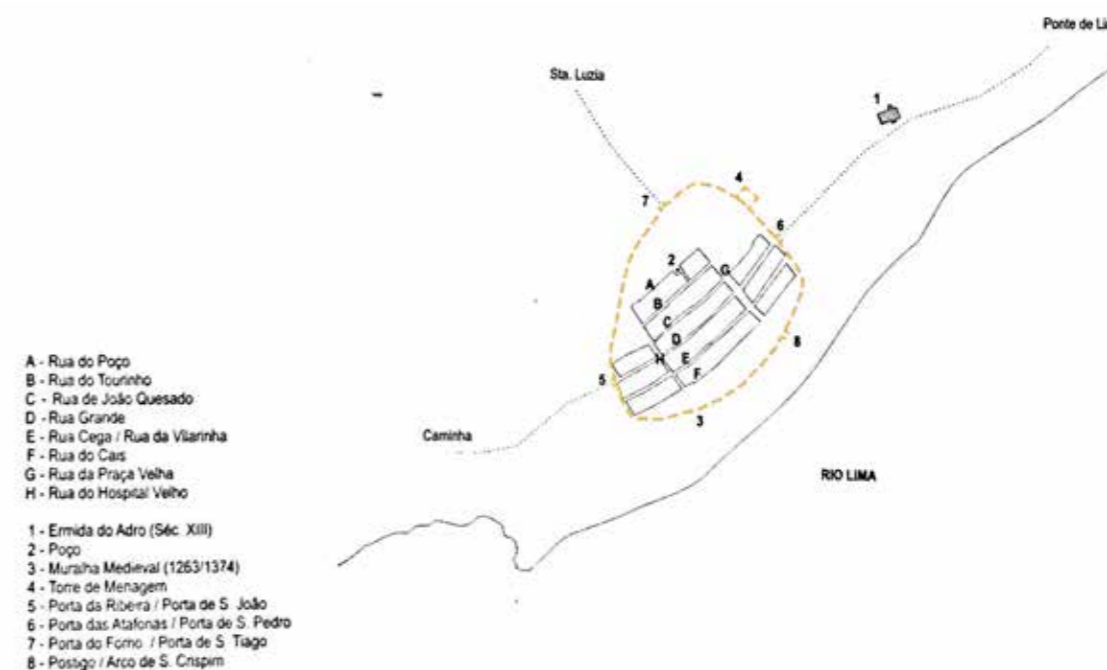


Fig.2 | Viana do Castelo século XIII

Com o decorrer dos anos, o interior das muralhas tornou-se insuficiente, o que aumentou a necessidade de expandir a malha urbana para fora, tendo apenas o rio como limite. No decorrer do século XIV, os locais deixados vagos desde a construção da primeira muralha foram preenchidos com novos edifícios (Fig.3). Assim, numa primeira fase são acrescentados na malha primitiva dois conjuntos de três quarteirões, a nascente e a poente. Ainda neste século, foi desenvolvido a nascente o primeiro arrabalde da cidade, constituído por três quarteirões iguais aos existentes na fundação da vila. Durante esta época aumenta a importância do porto, pois este passa a ter um importante papel na economia da vila (CASTRO, 1983).

De salientar que no século XVI Viana teve a sua maior fase de expansão como resultado da prosperidade económica da burguesia mercantil. Este crescimento populacional fez com que os vazios urbanos do interior da muralha se tornassem insuficientes. O porto tornou-se igualmente cada vez mais importante e com um papel relevante na economia local. O crescimento urbano consolidou-se à volta das muralhas da cidade (FERNANDES, 1990).

A estrutura urbana do século XVI na cidade de Viana do Castelo é marcada pelo surgimento de novas ruas, praças e novos locais de feiras e mercados e, principalmente, a disponibilidade de água para a população (ficha cartográfica nº1). Esta expansão é marcante devido ao período dos Descobrimentos (TEIXEIRA e VALLA, 1999).

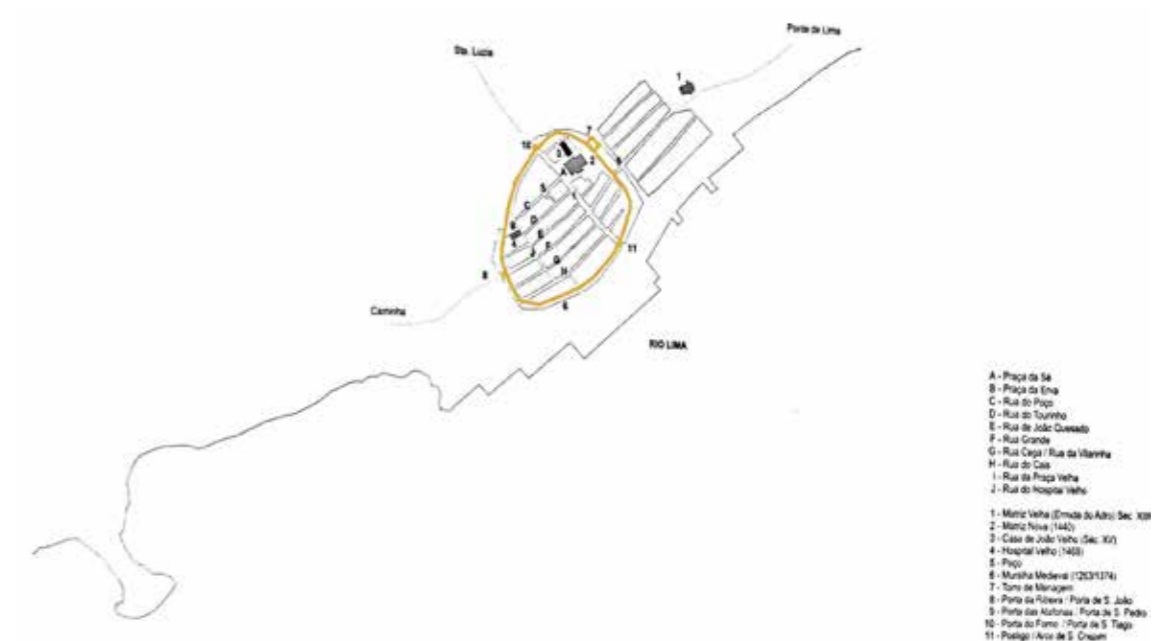


Fig.3 | Viana do Castelo Final Século XV

A 1 de Junho de 1512, D. Manuel I oferece a Viana um foral por reconhecimento da sua importância marítima. Contudo, na sua visão absolutista tirou o poder dos municípios, concretizando-se numa abordagem descaracterizadora dos privilégios locais. O descontentamento da população foi notório e não tardaram as reclamações no sentido de garantir o regresso de regalias anteriormente concebidas por D. Afonso III. Apesar disto, a visita de D. Manuel I à vila de Viana, em 1512, obteve impactos incalculáveis associados à construção de algumas obras (FERNANDES, 1992). Estas obras instalaram um estilo muito próprio, o Manuelino, como podemos ver através da edificação da Sé, entre outras.

Como mencionado anteriormente, o século XVI foi marcado por um crescimento demográfico notório. Segundo Fernandes (1992), o número de fogos existentes em Viana entre 1527 e 1562 verifica um incremento de 29% dos espaços habitacionais, passando de 962 para 1241 fogos.

Por esta altura, D. Sebastião envia um emissário real a Viana com projeto e condições financeiras para construir uma fortaleza em redor da roqueta, entre 1568 e 1572. A construção do forte é conseguida devido às riquezas adquiridas nos descobrimentos e surge pelo aumento de ataques de pirataria que se fazia sentir nesta época (FERNANDES, 1992).

Alguns anos mais tarde, com o dobro dos ataques corsários, D. Filipe II manda construir o Castelo de Santiago da Barra (ficha cartográfica nº2). Esta fortificação apresenta um cais próprio localizado à beira rio e envolvendo a roqueta, que ainda hoje apresenta uma planta pentagonal com um sistema de baluartes triangulares voltados para terra, tudo isto rodeado por um fosso hidráulico. Nos dias de hoje podemos encontrar o castelo praticamente intacto, tendo sofrido pouquíssimas alterações ou acrescentos.

Todavia, a proliferação de riqueza no território vianense durante o século XVI foi quebrada com a perda da independência de Portugal, que provocou uma crise pelo país inteiro. Em seguida, verifica-se em Viana uma invasão castelhana e conseqüentemente a diminuição do comércio marítimo. Como já era de esperar, o ritmo de expansão urbana diminui devido ao declínio económico durante os séculos XVII e XVIII, iniciando-se uma estratégia de completar e consolidar a malha urbana, com o preenchimento dos espaços livres nos quarteirões mais recentes e na reabilitação dos quarteirões mais antigos. Ainda durante o século XVIII, deu-se a maior transformação urbana, com o desaparecimento da Praça das Couves para dar origem à construção da casa dos Malheiro Reimão (FERNANDES, 2005) e (TEIXEIRA e VALLA, 1999).

À semelhança do que sucedeu com as várias vilas portuguesas nos séculos XVII e XVIII, o crescimento urbano de Viana do Castelo fez-se essencialmente no perímetro estabelecido pelos edifícios religiosos (TEIXEIRA e VALLA, 1999). Tal como se pode observar nas várias cartografias de Viana do Castelo (ficha cartográfica nº1), o desenho urbano de Viana do Castelo apresenta dois tipos de estrutura urbana: a estrutura interior, que tem como base arruamentos estreitos dando origem a uma estrutura de ruelas estreitas e longas; a estrutura exterior, sustentada em loteamentos sem ligação entre si (FERNANDES, 2005).

*Assim, “em meados do século XVIII estava delineado o plano urbano que perduraria até finais do século XIX. Os séculos XVII e XVIII caracterizam-se, então, do ponto de vista urbanístico, pela consolidação da rede viária já existente, através da continuação do preenchimento paulatino das bordaduras dos quarteirões definidos anteriormente, disseminando-se os edifícios pertencentes às famílias mais abastadas da vila (...) e algumas igrejas por entre construções mais humildes. (...) Esta distribuição terá sido condicionada pela hierarquização pré-existente da rede viária, contribuindo, simultaneamente, para o*

seu aprofundamento” (FERNANDES, 1992 p.74).

### 1.2 Viana do Castelo até à atualidade

Como resultado do seu crescimento demográfico e económico, Viana do Castelo é elevada à categoria de cidade por Carta Régia de D. Maria a 20 de janeiro de 1848 (FERNANDES, 1990) (RIOS, 2009).

Como se pode ler na transcrição em ortografia atual da carta de D. Maria II à Câmara de Viana, esta é elevada à categoria de cidade por reunir os elementos e os recursos necessários que garantem o seu sustento:

*“Atendendo a que a Vila de Viana do Minho possui os elementos e recursos necessários para bem sustentar a categoria de cidade, derivados da sua extensão e vantajosa posição topográfica, da riqueza e importância comercial e da qualidade dos edifícios de que é composta; e tomando igualmente em consideração os importantes serviços prestados ao Estado, pelos seus habitantes, e os sentimentos de lealdade e constante adesão ao Trono e à Carta Constitucional da Monarquia, (...) Hei por bem e me praz, que a Vila de Viana do Minho fique ereta em cidade com a denominação de Cidade de Viana do Castelo, e que nesta qualidade goze de todas as prerrogativas que diretamente lhe pertencem (...)”* (RIOS, 2009 p.80).

Com o início da Revolução Industrial na Europa registam-se em Portugal deslocações de pessoas para os grandes centros urbanos procurando melhores condições de vida. Com isto, verifica-se um crescimento demográfico e económico na Vila de Viana (FERNANDES, 1992).

Numa análise da *Planta de Vianna*, de 1756 (ficha cartográfica nº1) e da *Carta Cadastral da cidade de Viana do Castelo* de 1864 (ficha cartográfica nº6), que surge como o primeiro levantamento rigoroso da cidade é perceptível que as malhas urbanas são sensível-

mente idênticas. Numa visão mais pormenorizada, identifica-se a consolidação da malha e a sua extensão no sentido da foz do Rio Lima. No entanto, estes dois comportamentos coincidem com as freguesias de Monserrate e Santa Maria Maior, que constituem o núcleo histórico da cidade. Segundo Fernandes (1992), Santa Maria Maior teve um crescimento de aproximadamente 10%, entre 1801 e 1864, quer em número de fogos, quer em número de habitantes. Por outro lado, Monserrate com características mais dispersas apresenta um crescimento populacional de 40% e o número de fogos excedeu os 10%.

Durante o período do século XIX, o poder central teve grande influência no número de obras que promoveu à cidade de Viana do Castelo, desde o rasgamento de vias até à introdução do caminho de ferro (FERNANDES, 1992). D. Maria II, por esta altura, torna-se responsável pela construção da ponte Eiffel (Fig.4) sobre o Rio Lima. Esta veio substituir uma pequena ponte de madeira provisória, construída entre 1818 e 1820, que servia as duas margens da cidade (FERNANDES, 1992).

A ponte Eiffel, projeto da responsabilidade de Gustave Eiffel, começou a ser construída em 1852, mas apenas foi concluída em 1878. Encontra-se, ainda hoje, sobre as águas do Rio Lima apesar das numerosas alterações que já sofreu. É composta por dois tabuleiros, o inferior para transportes ferroviários e o superior para tráfego rodoviário e pedonal (FERNANDES, 1992).



Fig.4 | Ponte Eiffel em construção

Foi no setor das infraestruturas de transportes que se deu a maior transformação do território, à escala urbana e regional. Entre 1857 a 1864 a cidade de Viana do Castelo fica associada por telégrafo às cidades de Braga e Porto, bem como às vilas minhotas de Caminha, Valença, Ponte de Lima e Arco de Valdevez (FERNANDES, 1990).

Ao nível das intervenções urbanas com a responsabilidade municipal, fez-se o Plano Geral de Melhoramentos, previsto no Decreto de 1864. Este diploma permitiu a gestão dos condicionalismos e melhoramentos do porto, construção de novas estradas e via férrea na estruturação do espaço urbano (FERNANDES, 1990).

A segunda metade de oitocentos foi o período de poucos projetos devido à instabilidade política e social resultante das invasões francesas entre liberais e miguelistas.



A ferrovia foi o elemento que mais marcou o desenho da cidade, definindo assim um novo perímetro urbano. O anel formado pelos edifícios religiosos, que em 1852 foi reforçado pela linha de comboio e pela ponte Eiffel, delimitando dois tipos de malha urbana completamente distintos. Por um lado, temos no interior do núcleo uma malha consolidada com ruas e parcelas estreitas; por outro lado, temos no exterior, uma malha urbana dispersa sem relações com a estrutura de génese da cidade (ficha cartográfica 12).

O porto serviu essencialmente como expansão comercial e exportação de produtos municipais e regionais, dado que a sua localização estratégica lhe permitiu estabelecer relações comerciais consistentes (CASTRO, 1983).

A expansão da malha urbana de Viana do Castelo, que nos séculos XVII e XVIII teve repercussões diretas no ritmo do seu desenvolvimento, é de certa maneira limitada até ao início do século XX pelo perímetro criado pelos conventos urbanos, como se pode verificar na figura (fig.5): S. Bento, Carmo, S. António, Sant'Ana, S. Teotónio, Recolhimento de Santiago e convento de S. Domingos.

A estrutura ferroviária que atravessou a ponte, condicionou em vários parâmetros o desenho da malha urbana, funcionando como barreira no crescimento da cidade durante quase 50 anos (ficha cartográfica nº11). Importante mencionar que, o núcleo urbano foi reforçado com uma nova ligação ferroviária entre a estação e a doca comercial, que limitou totalmente o “anel” em 1918. Contudo, como se pode ver na análise cartográfica atual, este ramal já não está presente na cidade, pois com a diminuição do tráfego e a abertura (em 1917) da atual Avenida dos Combatentes acabou por ser eliminado. Hoje, podemos verificar também que a linha do comboio faz a separação de uma malha urbana densa de uma outra malha urbana mais dispersa.

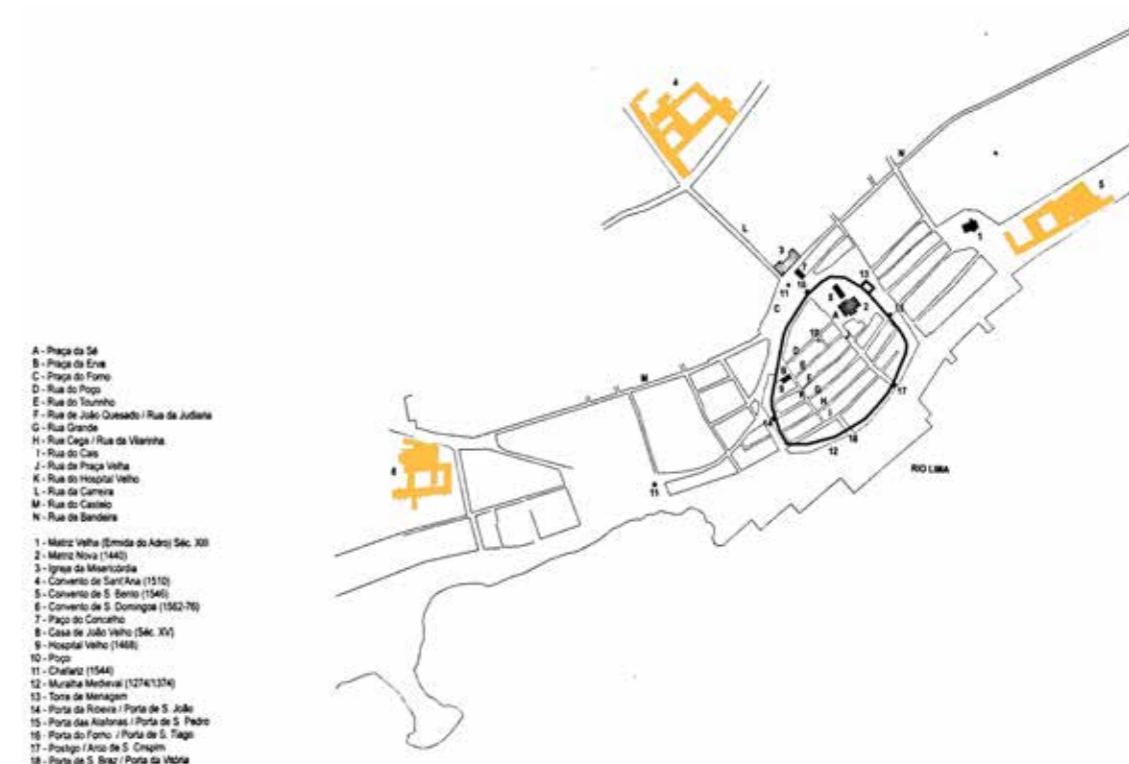


Fig.5 | Viana do Castelo Final do Século XVI

Após obtenção da categoria de cidade, Viana apresenta um crescimento populacional cada vez mais acentuado, o que trouxe algumas implicações no ordenamento do território. Verifica-se um crescimento populacional (fig.6) durante o século XX, ainda que, durante 1960 até 1970 se verifique um decréscimo, devido à emigração da população. Com isto, era essencial dar uma resposta a nível habitacional com todas estas movimetações, mas ao mesmo tempo, era necessário garantir o planeamento prévio do crescimento da cidade para evitar o caos e a desordem.

No entanto, a proliferação de construções privadas não ajudou neste desenvolvimento e a partir da generalização do uso automóvel houve uma explosão urbana de forma que, nos finais do século XX, Viana do Castelo e a sua área urbana e suburbana já englobava as freguesias de Darque, Meadela e Areosa (Sul, Nascente e Norte da cidade) (FERNANDES, 1992).

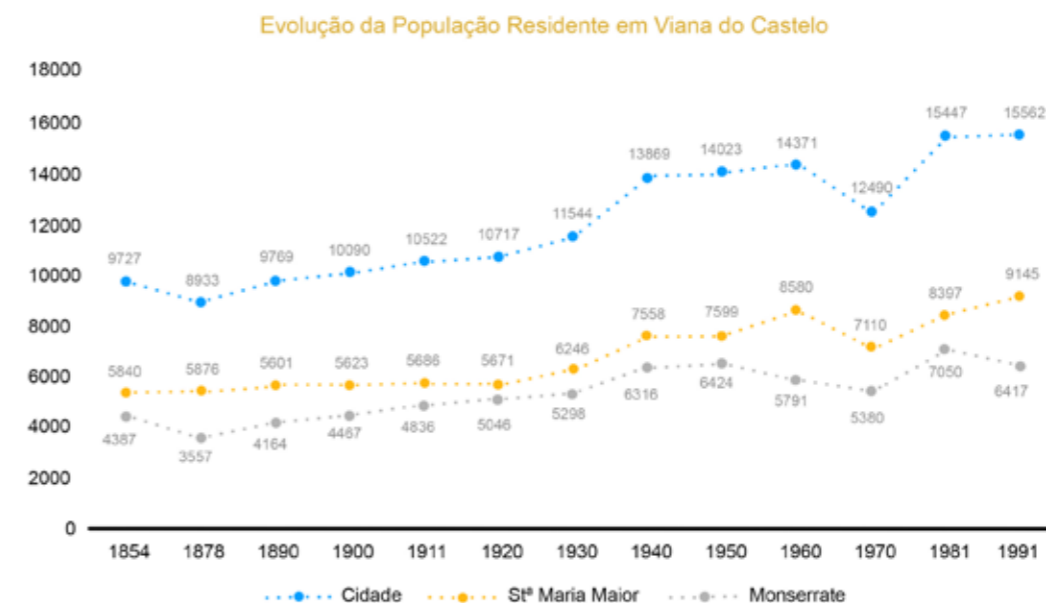


Fig.6 | Evolução da População Residente em Viana do Castelo

Sucedem então, nesta época, e como referido anteriormente, a primeira transformação e com grande impacto no desenho urbano de Viana do Castelo, a abertura da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra. Com a intenção de fazer uma ligação direta entre a doca comercial e a estação ferroviária, esta abertura cria um eixo perpendicular ao Rio Lima (fig.7) (ficha cartográfica 4). A sua dimensão provocou a expropriação e consecutiva demolição de cerca de 80 habitações, o que obrigou a Câmara Municipal a tomar medidas para dar resposta às famílias desalojadas (AFONSO, 2008).

A Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, criou assim uma nova centralidade na malha urbana vianense, transformando-a num dos espaços mais procurados para a implantação de edifícios importantes. Nestes destacam-se a escola primária projetada por Baltazar de Castro e Rogério de Azevedo, e ainda os correios apeanas por Rogério de Azevedo (FERNANDES, 1992).

Neste eixo central verifica-se uma nova linha visual que efetua uma ligação entre a estação e o rio, na chegada de comboio à cidade. É importante referir, que a Avenida disputa um papel central na cidade com a Praça da Rainha, hoje Praça da República.

Para além da Avenida foram ainda alargadas duas ruas, uma paralela ao caminho férreo (Norte da cidade) e outra que servia o caminho portuário desde a avenida até ao campo do castelo (fig.7) (AFONSO, 2008) e (FERNANDES,2008).



Fig.7 | Arruamentos alargados e arruamentos abertos em Viana entre 1855 e 1926

Os estaleiros e a doca comercial sofrem assim modificações (1931) e tomam posse de todo o espaço entre a Avenida dos Combatentes e o Forte Santiago da Barra. Desenvolve-se assim uma nova relação da cidade com o rio mudando para sempre a imagem da cidade, por isso, as novas docas e o jardim público, avançados sobre o rio, são os elementos que assumem a frente ribeirinha da cidade de Viana do Castelo (AFONSO, 2008).

É na década de 40 do século XX que é rasgado o troço da estrada internacional, via desenhada paralelamente à linha do comboio e a Norte desta, que ajuda no crescimento da cidade e cria uma melhor acessibilidade ao Campo do Castelo e à Praia Norte. Este crescimento é acompanhado do surgimento de alguns conjuntos habitacionais (rendas económicas), nos arrabaldes da cidade, em zonas que anteriormente tinham sido ocupadas maioritariamente por quintas (AFONSO, 2008) (FERNANDES, 1992).

Com o Estado Novo, iniciam-se os primeiros programas habitacionais de promoção estatal, aparecendo na cidade os primeiros bairros durante a década de 1930, como referido anteriormente. Estes foram-se implantando na periferia da cidade, tornando-se responsáveis pelo crescimento da malha urbana fora do anel ferroviário. O governo, com o “Programa das Casas Económicas”, cria o primeiro bairro vianense para famílias com rendimentos reduzidos, o Bairro do Jardim, projetado por Rogério de Azevedo na Abelheira e construído entre 1939 e 1941 (fig.8). Esta “cidade-jardim” localizada na periferia de Viana do Castelo é de influência germânica (Siedlungen). Este modelo procurava levar os trabalhadores da cidade industrial para perto da natureza. Este tipo de bairro localiza-se muitas vezes perto do caminho de ferro para facilitar as deslocações casa-trabalho. Neste, prenuncia o que virá a ser uma corrente dominante no urbanismo português a partir do final da década de 30. Este pequeno aglomerado apresenta-se como uma unidade suburbana, circular, fechada sobre si própria, localizada perto do caminho de ferro e

assumida como “cidade-jardim”. Neste caso a sua morfologia integra-a mais nas cidades Siedlungen do que nas “cidades-jardim” inglesas (LOBO, 1995).

Paralelamente a este bairro, para apoio à direção de Caminhos-de-Ferro, foi também desenvolvido para os seus operários o Bairro da CP junto ao canal ferroviário, este foi concluído na década seguinte (FERNANDES, 1990).



Fig.8 | Plano de uma Cidade-Jardim por Rogério de Azevedo, 1932

Ao entrarmos na década de 1940, vários planos urbanísticos são desenvolvidos em simultâneo para a cidade de Viana do Castelo pelos arquitetos. Estes pretendem organizar a cidade, mas principalmente regrar o seu crescimento. Faria da Costa limita-se ao arranjo do Santuário de Santa Luzia (fig.9), João Aguiar desenvolve o plano de pormenor para o Bairro da Bandeira (fig.10) e Paulo Cunha termina, em 1943, o Plano Geral de Arranjo do Porto e Cidade de Viana do Castelo (LOBO, 1995).

Com o problema portuário resolvido, a Câmara resolve encomendar um Plano geral de urbanização a João Aguiar, que num esboço concluído em 1945 (ficha cartográfica nº 12), apresenta principalmente a adaptação da rede viária às novas necessidades de circulação, adotando uma solução que necessitava de enumeras demolições. Neste estudo foram feitas duas vias, uma que ficava a Norte do caminho de ferro e outra a Sul, permitindo assim o atravessamento da cidade com maior segurança (LOBO, 1995).

Em 1948, três anos depois, João Aguiar entrega um antepiano que iria acompanhado de um inquérito. A Direção-Geral dos Serviços de Urbanização critica a superabundância de informação recolhida e também a segregação social implícita na solução apresentada, recomendando um maior rigor na distribuição da população (LOBO, 1995).



Fig.9 | Projeto de Arranjo de Santa Luzia por Faria da Costa, 1943

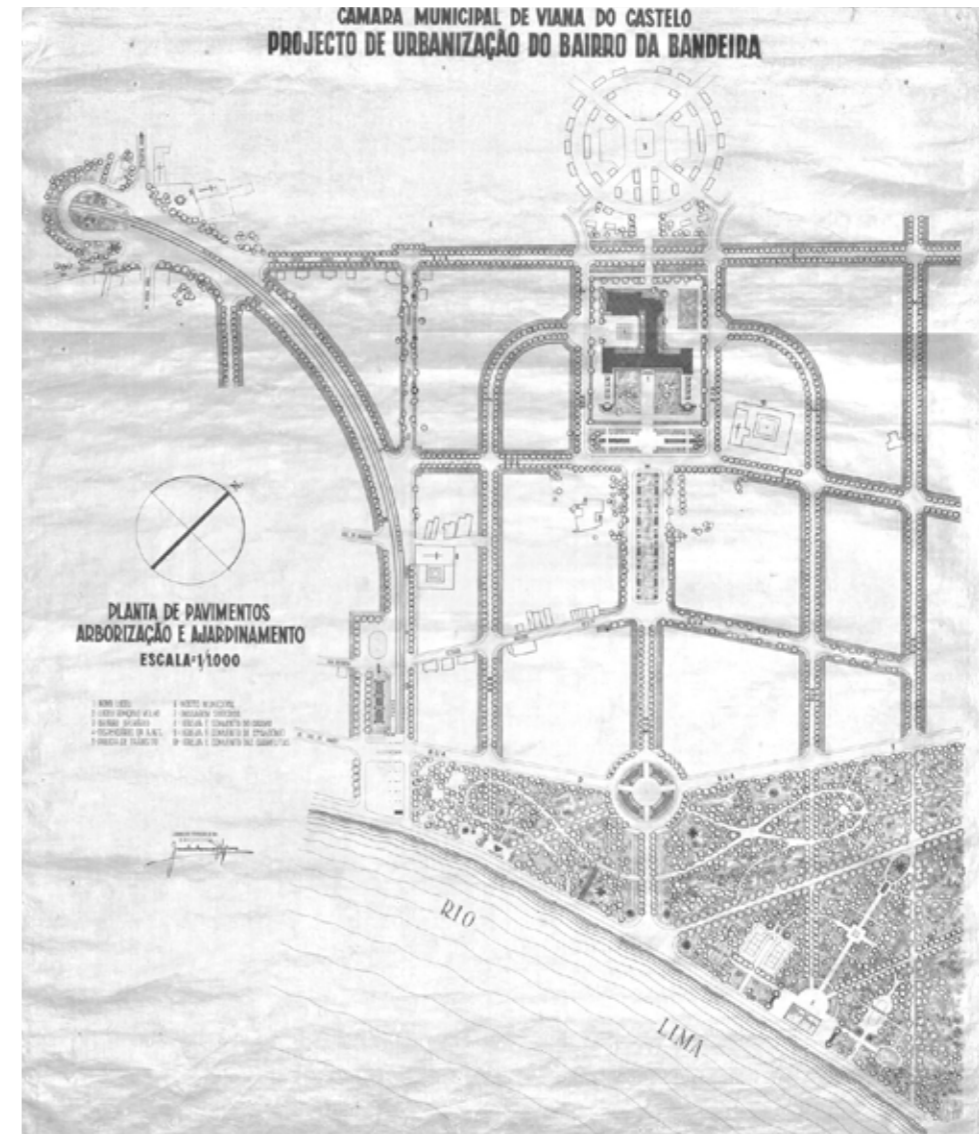


Fig.10 | Projeto de Urbanização do Bairro da Bandeira por João Aguiar, 1942

Como as cidades não param e estão em constante mutação, em 1961, o mesmo arquiteto, João Aguiar, foi convidado a rever o Plano de Urbanização de Viana do Castelo (ficha cartográfica nº13). Não esquecendo o plano anterior (1945), a nova abordagem considera uma escala de expansão maior da cidade. Entre muitas intenções destaca-se o desenho de uma nova ponte. Justificando João Aguiar que a ponte Eiffel não é suficiente para combater o tráfego existente e é proposta uma nova ligação de atravessamento rápido da cidade, afastando o trânsito do centro para aqueles que só a desejam cruzar. Nesta nova proposta de João Aguiar, em relação ao Centro Histórico, nota-se uma clara intenção de preservar as suas raízes e apenas é considerada a criação de uma área comercial de carácter turístico e cultural. É importante mencionar que existiram várias ideias de carácter lúdico e desportivo que ficaram pelo caminho, no entanto, anos mais tarde foram aproveitadas pelo Programa Polis e integram-se hoje no programa do Parque da Cidade. Na década que se segue ao Plano de 1961, nota-se uma consolidação da malha urbana com preenchimento dos espaços desaproveitados no centro da cidade, consequentemente, o aparecimento de alguns equipamentos e serviços propostos por João Aguiar (LOBO, 1995).

Conseguimos perceber que estes planos funcionam muito à base de ideias utópicas, contudo, apesar de algumas na altura ficarem pelo caminho, hoje, fazem parte estruturante da cidade e continuam a funcionar como elementos chave do fluxo viário.

Durante as décadas finais do século XX, vários planos surgem para tentar regular a complexidade de movimentações patentes em Viana do Castelo. O primeiro a surgir é o Plano Geral de Urbanização em 1979, pertencendo ao arquiteto Augusto Pereira Brandão (fig.11). Este consistia num plano global que conduzia o desenho urbano para uma série de planos de pormenor, onde se enquadra o Parque da Cidade, o Jardim Marginal e a reconversão do centro velho. O grande marco deste plano foi a exclusão de todo o trânsito do Centro-Histórico priorizando a circulação pedonal. A grande valorização dos peões agregou a este plano um conjunto de percursos pedonais que ligava a praça de touros ao Campo da Agonia, qualificando e aproveitando os enquadramentos que a frente ribeirinha pode oferecer (RAMOS, 2004).

Após o 25 de Abril, já sobre a direção dos Governos Democráticos, o planeamento urbano ganha outro poder e destaque, tentando acompanhar o crescimento que se verifica em todos os setores (fig.6). São normalizados planos a nível nacional, municipal e urbano. À escala nacional temos os PEOT, onde se encontram o POOC e os POAP, a nível municipal os PDM e a nível urbano os PP e PU. Nesta altura surgem dois viadutos na cidade, o viaduto do Carmo e o de Santo António. Estes tinham como função acabar com as passagens de nível, assegurando de certa forma uma maior segurança na cidade e facilitando o escoamento do fluxo viário.

Entra-se então numa época de crescimento urbano, onde o desenvolvimento de infraestruturas se faz pela construção em altura, devido à inúmera quantidade de pessoas a viver na cidade, rentabilizando-se assim as áreas da cidade disponíveis. Contudo, esta solução de expansão da cidade vingou em zonas mais periféricas, mantendo a integridade do Centro-Histórico e não perdendo as suas raízes (ficha cartográfica nº14), à exceção da edificação de um prédio junto ao jardim da marginal (Prédio Coutinho). O Prédio

Coutinho não se enquadra na malha de baixa densidade vianense. A sua demolição já se arrasta a alguns anos, pois a sua altura de 15 pisos confronta com o máximo de 4 pisos do núcleo histórico de Viana (AFONSO, 2008).

Em 1991 foi elaborado por um grupo de técnicos da Câmara de Viana do Castelo o Plano Diretor Municipal (fig.12). Curiosamente não é feita qualquer abordagem ao Centro-Histórico, porém, estabelece-se algumas unidades operativas sujeitas a Planos de Pormenor. As áreas da Frente Ribeirinha, do Campo da Agonia e do Parque da Cidade, são caracterizadas como áreas de equipamentos. Estas dividiram-se em várias ordens de trabalho que se configuraram em algumas figuras de planeamento. O Plano de Pormenor da Cidade, o Plano de Pormenor da Papanata, o Plano de Pormenor de São Bento, o Plano de Urbanização da Cidade e um estudo de recuperação da área envolvente ao Parque da Cidade (RAMOS, 2004).

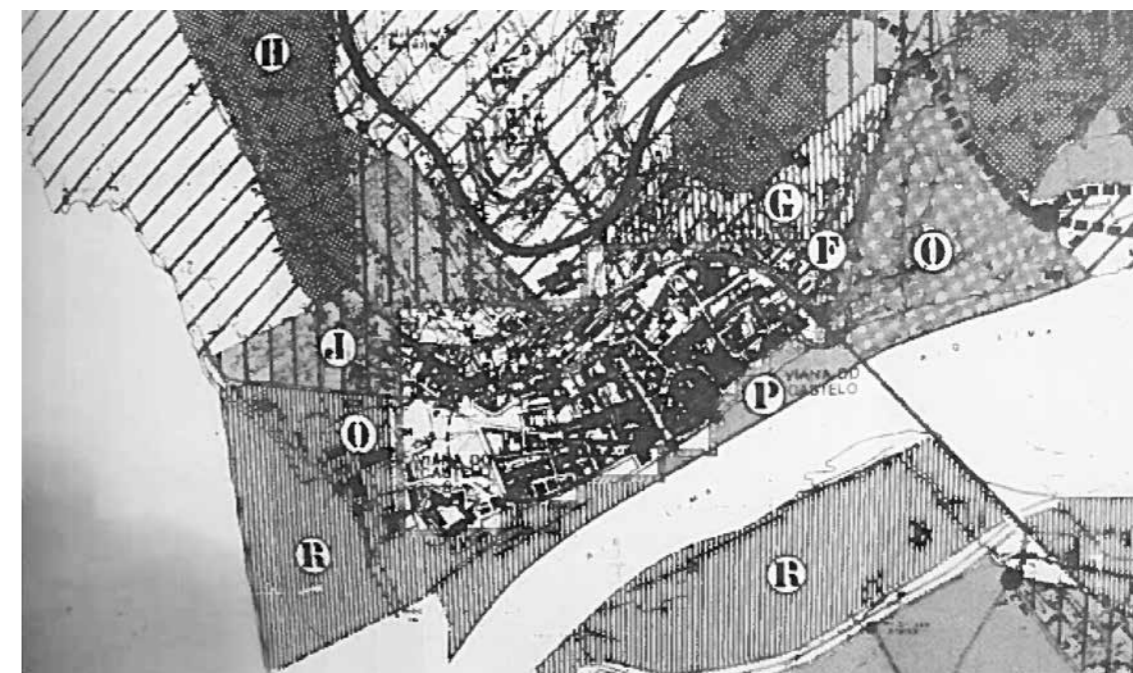


Fig.11 | Plano Geral de Urbanização por Augusto Pereira Brandão, 1979





Fig.12 | Plano Diretor Municipal, 1991

Em 1999 surge o Plano de Urbanização da Cidade (fig.13), também mencionado no PDM, oito anos após ser definido como uma das prioridades deste último. Este plano apresentou propostas para três zonas, a envolvente ao acesso Norte e às áreas a nascente e poente da cidade. As diferentes partes do trabalho foram entregues a três equipas de arquitetos lideradas por Fernando Távora, Henrique Carvalho e Matos Ferreira. Mais concretamente, o plano previa o descongestionamento do Centro-Histórico e de projetos do mesmo. Também prevê uma circular para retirar o trânsito do centro da cidade e introduz uma interface rodoferroviário junto à estação de comboios (RAMOS, 2004).

O início do século XXI marcou uma viragem no planeamento das cidades em Portugal, mas foi durante o final do século XX que surge o Programa Polis. Este programa tinha como objetivo valorizar o património arquitetónico, urbanístico e ambiental das cidades. Em Viana do Castelo, este nasce em meados do ano 2000 e é desenvolvido na sua totalidade posteriormente.

As intervenções do Polis em Viana resumem-se da valorização do Centro-Histórico com um Plano de Pormenor coordenado pelo Arquiteto Rui Mealha à requalificação do Parque da Cidade com o Plano de Pormenor dirigido pelo Arquiteto Manuel Fernandes de Sá, e por fim o Plano de Pormenor do Campo da Agonia e Frente Ribeirinha, coordenado pelo Arquiteto Adalberto Dias (fig.14) (AFONSO, 2008).

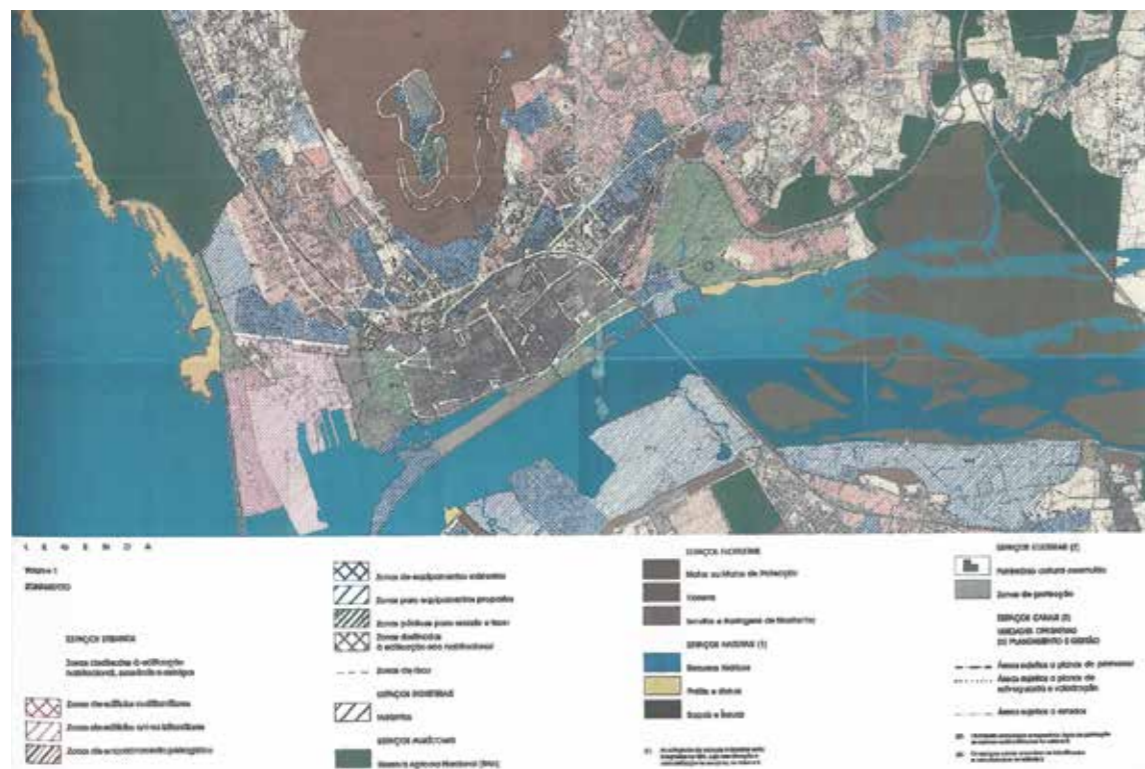


Fig.13 | Plano de Urbanização da Cidade, 1999



Fig.14 | Áreas de Intervenção do programa Polis em Viana do Castelo

Com a implementação do programa Polis, para além da intervenção nestas três áreas sensíveis da cidade, também foi prevista a construção de alguns equipamentos públicos que nos dias de hoje já se encontram concluídos. A nova Biblioteca Municipal do Arquitecto Álvaro Siza Vieira (fig.15), um pavilhão multiusos / centro cultural do Arquitecto Eduardo Souto Moura (fig.16), dois edifícios administrativos / comércio, entre os dois referidos anteriormente, do Arquitecto Fernando Távora (fig.17) e um Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental do Arquitecto Jorge Branco Cavaleiro (fig.18). Estas propostas surgem após serem apresentados três Planos de Pormenor em 2002 para as respetivas zonas de intervenção.



Fig.15 | Biblioteca Municipal de Viana do Castelo

Fig.16 | Pavilhão Multiusos | Centro Cultural



Fig.17 | Edifícios Administrativos e Comerciais

Fig.18 | Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental

## Capítulo II

Eixos Visuais de Relação Direta com o Rio em Lisboa e Barcelona

## Capítulo II - Eixos visuais de relação direta com o rio Lisboa e Barcelona

### 2.1 A cidade e o seu próprio potencial de modificação

O espaço público tem um papel importante devido às suas propriedades de articulação e pela forma como relaciona fisicamente e visualmente a cidade interior com a frente de água (OCHOA, 2011).

De acordo com Ochoa (2011), a ligação com o território e a observação direta do espaço é fundamental para entender os factos urbanos nas suas diversas dimensões. O estudo das frentes de água constitui um tema de investigação que transmite grande informação sobre a transformação das cidades. No exemplo do caso de Lisboa, a relação entre a cidade e a frente de água foca-se essencialmente, no problema da libertação das frentes de água para a utilização pública em intervenções de reconversão.

A morfologia da cidade portuária resulta, frequentemente, numa relação entre a cidade e o porto (WILSON, 2001). A água constitui um importante elemento geográfico que limita a organização espacial e a atividade das cidades.

Tendo em consideração o que foi dito, poderemos ter como exemplo o trabalho efetuado por Ochoa (2011) com vista à caracterização da articulação com a frente de água na cidade de Lisboa.

No estudo de Ochoa (2011), as estruturas urbanas que articulam o interior da cidade com a sua frente de água são importantes por possuírem relevância urbanística, estabelecerem uma relação física e visual com a frente de água e integrarem a arte pública. As

estruturas de articulação têm em comum o facto de se desenvolverem ao longo do eixo transversal à frente de água. Por esta razão, as estruturas de articulação com a frente de água são constituídas por um grande sistema de espaços públicos, interligados com um eixo agregador, que pode ser contínuo ou apresentar ruturas.

## 2.2 Reconciliação entre a cidade e a arquitetura

A utilização da frente de água não exige necessariamente o acesso físico do público, embora possam existir espaços de contemplação da frente de água e do porto, tal como ocorre no exemplo de Santa Apolónia. Ou seja, a frente de água está vedada, embora seja possível observar o rio, os barcos e as infraestruturas portuárias (OCHOA, 2011). Contudo, nas mesmas imediações, a construção do terminal de cruzeiros vem obstruir a visão do rio.

Em alguns casos, as intervenções arquitetónicas em frentes de água têm como objetivo simplesmente reduzir a degradação física ou o declínio socioeconómico de determinadas áreas da cidade, sendo que essas intervenções participam na construção de uma melhoria positiva para uma determinada área, bairro ou cidade. O projeto do terminal do Arquiteto Carrilho da Graça e respetivos espaços públicos contribuem para fazer uma cidade mais “apelativa”. Todavia, esta função na Baixa contribui para o declínio da natureza do seu bairro.

As qualidades arquitetónicas e urbanas, bem como a presença da cultura e infraestruturas de lazer são aspetos importantes na escolha de um local residencial. A reabilitação, revitalização e restauração do estado físico de um ambiente também pode torná-lo mais atraente para os seus residentes. A chegada de novos moradores, a implementação de diferentes usos e as representações dos espaços públicos, podem contribuir para fazer uma cidade nova com qualidade, todavia, é necessário perceber se estes novos moradores pretendem fazer parte da cidade. Infelizmente, nesta nova dinâmica os novos residentes, por vezes, tentam excluir os usos e representações da população inicial, julgando-os como inadequados (CRUZ, 2001).

A valorização dada pelo passado às cidades e vilas assume-se como uma característica marcante das sociedades contemporâneas, isto porque a necessidade de preservação da memória urbana através da forma como a cidade histórica se constitui (onde a história é escrita e rescrita) é fundamental (CRUZ, 2001).

*“A cidade atual e moderna surge como um espaço hierarquizado, através do qual o centro histórico assume uma importância cada vez maior, pois representa a sedimentação de várias formas urbanas, uma cidade como palimpsesto”* (CORBOZ, 2010, p.45) e investimentos arquitetônicos que fornecem projeção às cidades.

Neste contexto, a enalção pela memória urbana tem vindo a ser realizada através de estudos conduzidos pelas diferentes áreas do conhecimento, que centram os seus estudos no fenómeno urbano, onde se destaca essencialmente a arquitetura e o urbanismo (RIBEIRO, 2008).

A cidade consolidada, como espaço fechado delimitado por muralhas e contendo uma fortificação, representa a perspectiva da Idade Média, tem-se transformado num museu. É preciso reestruturar os núcleos históricos a partir dos espaços públicos. As praças são o elemento do espaço público que agregam fatores económicos. São representativas das culturas características de várias épocas (FAVACCHIO, 2002). Pensar nas praças e restantes espaços públicos das novas cidades passa por pensar na sociedade que queremos para estas cidades.

As cidades têm vindo a reintegrar as suas margens marítimas ou fluviais, e na maioria dos casos, verifica-se a tentativa de ganhar o seu acesso público ligando o centro da cidade às frentes de água. Assim, a revitalização das frentes de água é uma estratégia para a redefinição de funções urbanas ou mesmo da imagem da cidade. Ora, a regeneração

das frentes água tem vindo a ser efetuada de diversas formas e perspetivas. A sua revitalização é de elevada importância para a cidade, devido à sua reconexão e até à forma como a revitalização permite a promoção de oportunidades de negócios (OCHOA, 2011).



Fig.19 | Parque das Nações, Lisboa

### 2.3 As frentes de água

Como resultado da ligação entre o núcleo antigo e a frente ribeirinha tem-se conseguido obter a reestruturação urbana, qualificando o espaço público que se encontra degradado.

O passeio ribeirinho, junto às margens do rio de muitas cidades, estrutura-se em torno de um espaço misto de percurso pedonal e clicável, que é acompanhado por espaços verdes, de estadia e arborização – o seu desenho, perfil e largura pode variar ao longo da sua extensão, adequando-se a cada local.

A água é considerada em várias situações como um obstáculo, num processo de regeneração. Todavia, a água pode assim ser vista como um prolongamento da cidade. As frentes de água são um desafio interessante nos processos de regeneração urbana com grande potencial de transformação da cidade (QUINAS, 2013).

Esta regeneração das cidades, mais especificamente das frentes de água, tem vindo a ser efetuada através de diferentes pontos de vista, em muitos casos, em consequência da reconexão da cidade no seu todo e igualmente devido à forma como é possível promover os negócios locais (QUINAS, 2013).

A maior parte das intervenções nas frentes ribeirinhas tem que ter em conta as especificidades dos lugares, ir de encontro às carências das cidades e necessidades de quem lá reside, enaltecendo as potencialidades do espaço urbano (QUINAS, 2013).

Importa ainda salientar que a integração das frentes de água corresponde a outro aspeto essencial, a identidade. Por vezes, os locais alvo das intervenções não incluem nenhuma referência cultural ou histórica e gera-se uma sensação pouco clara, onde o utilizador não consegue vislumbrar qualquer marca do lugar (QUINAS, 2013).

Conseguimos perceber então que, os fatores para uma resolução e regeneração das frentes de água deve cumprir o aproveitamento do que já existe, conseguir integrar as novas intervenções, valorizar (desenhar) o espaço e não o edificado, relacionar o público e o privado como suporte para a comunidade (QUINAS, 2013).

A reabilitação das frentes de água e dos espaços portuários já existentes constitui uma tendência na transformação das cidades Ocidentais levando-as, muitas vezes, a um projeto urbano com base no modelo City Beautiful, “*como foram na sua época os boulevards do Século XIX*” (BRANDÃO, 2004, p.12).

De salientar que o processo de reabilitação das frentes de água, inserido no movimento internacional, surge para dar resposta às exigências atuais de compatibilização entre os efeitos espaciais negativos da evolução económica e a necessidade de defender a qualidade urbana e ambiental. Assim, assiste-se hoje em dia em todo o território ribeirinho a várias alterações urbanas e as áreas ribeirinhas representam o seu *case study*.

As diversas formas de articulação físicas e visuais com a frente de água têm como base fatores que se relacionam com a morfologia urbana tais como os sistemas e espaços públicos, as características topográficas, as funções urbanas em articulação ou os processos de formação e transformação da própria frente de água (COSTA, 2007).

Salienta-se ainda que, para além dos fatores de rutura no acesso da frente de água existem outros elementos que provocam uma interrupção da continuidade do plano. São obstáculos que se interpõem aos percursos, tais como o mobiliário urbano e os elementos verdes (vegetação), rampas ou acidentes topográficos (COSTA, 2007).





Fig.20 | Passadiços do Parque das Nações, Lisboa

#### 2.4 Eixos que possibilitam a articulação física e visual com a frente de água

As várias transformações que ocorreram em cidades marítimas e ribeirinhas conduzem ao estudo de territórios definidos como as frentes de água, e por essa razão torna-se importante a compreensão desses territórios e as suas modificações, igualmente a forma como se articula a frente de água com o interior da cidade.

De acordo com Ochoa (2011), no caso de estudo de Lisboa existem dois fatores que influenciam esta articulação, e que conduzem a diversas problemáticas. Por um lado, grande parte da frente de água encontra-se ocupada, linearmente, por infraestruturas portuárias. Por outro lado, grande parte da cidade é atravessada por uma dupla barreira rodoferroviária paralela à frente de água. Ainda assim, verifica-se nestas cidades com frentes de água um sistema territorial que está subjacente à malha urbana, constituído por duas logicas distintas, embora interligadas: um subsistema de estruturas urbanas paralelas à frente de água (no qual se integra a ocupação portuária e a dupla barreira rodoferroviária), a lógica horizontal; a outra logica é um subsistema de estruturas urbanas obliquas à frente de água, lógica vertical.

Pela sua configuração física, o sistema territorial antes referido foi designado por Ochoa por estrutura em pente (fig.21) (OCHOA, 2011).

Dos 20 casos estudados por Ochoa (2011), em 7 não existe nenhum fator de rutura (ponto 1), já nos outros 13 existe incidência de um ou dois fatores de rutura. Nestes a investigadora conseguiu identificar 4 tipos de acesso à frente de água:

- 1- Sem incidência de fatores de rutura;
- 2- Incidência do fator infraestrutura;

3- Incidência do fator fechamento da frente de água;

4- Incidência de ambos os fatores de rutura (2 + 3);

O desenvolvimento urbano ao longo da frente de água justifica a lógica horizontal. Pelo que é necessário ligar de forma física as frentes de água com as outras áreas da cidade, pelo menos em períodos históricos distintos e de diferentes formas, para justificar a lógica vertical (fig.21) (BORJA & MUXI, 2003).

A estrutura em pente implementa-se de formas distintas no território, ou seja, embora exista um sistema de articulação comum a cidades com frentes de água, a estrutura em pente adquire especificidades (BRANDÃO, 2011).

A articulação com a frente de água representa uma certa complexidade, que pode ser observada de acordo com o cruzamento de perspectivas distintas e interpretada a partir das suas diversas vertentes (BRANDÃO, 2011) (JACOBS, 2003).

Assim, a integração com a cidade está relacionada com a forma como as estruturas de articulação com a frente de água se ligam às áreas mais interiores do território, ou seja, à forma como a frente de água é exportada para a cidade. A integração com a cidade está dependente de dois fatores, a extensão das estruturas de articulação e a sua continuidade com outras estruturas urbanas (BRANDÃO, 2011) (OCHOA, 2011).

De acordo com Ochoa (2011), a cidade de Lisboa é um exemplo específico devido à sua topografia acidentada na frente de água, que é apreendida a partir de mais pontos da cidade e em algumas estruturas a visualização da frente de água é inclusivamente contínua.

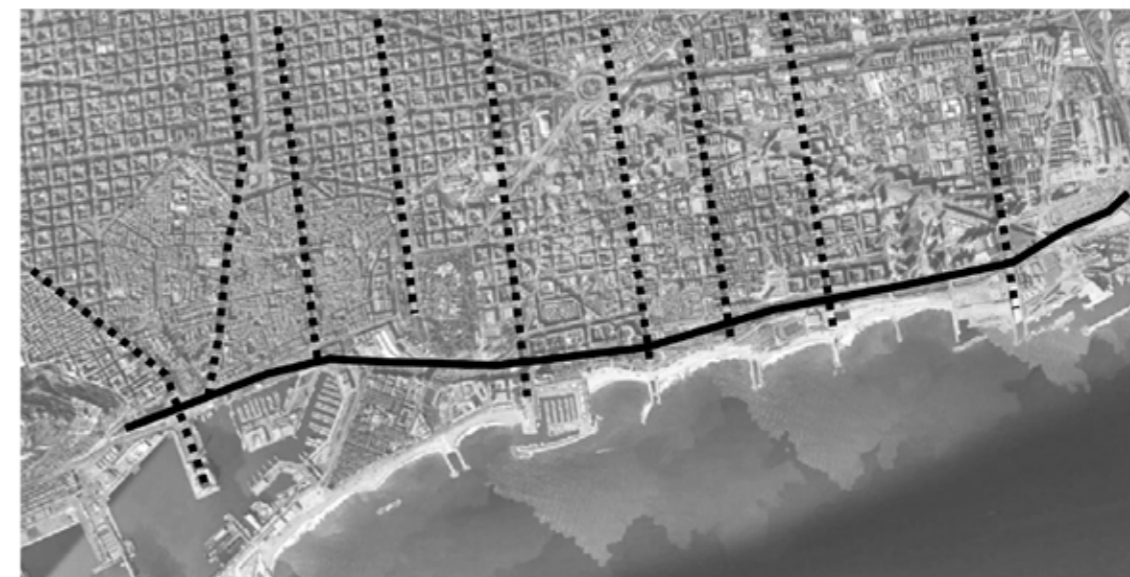


Fig.21 | Lógicas verticais e horizontais. Estruturas em pente. (em cima: Barcelona; em baixo: Lisboa)

### 2.5 Eixos visuais de relação direta com o rio ou mar

A cidade ribeirinha é marcada, geralmente, pelo estuário do rio que conforma a grande diversidade das suas margens, neste contexto, o estuário possui uma influência significativa no modo como atualmente funciona a cidade (OCHOA e QUINAS, 2015).

As condições naturais e a posição abrigada, tal como as águas tranquilas, as baías e os recantos abrigados, formam o porto seguro. Estas, reúnem as condições favoráveis para a fixação da população. A presença das colinas, em ambas as margens fortalece a visibilidade sobre o estuário, ao mesmo tempo que proporciona as condições de defesa dos invasores (OCHOA e QUINAS, 2015).

Importa salientar que o estuário representa um elemento fundamental na paisagem metropolitana. Pode observar-se um elemento uno que separa a margem Norte da margem Sul, que liga a cidade ao atlântico e, por outro lado, pode ser decomposto de acordo com os diferentes tipos de paisagem que proporciona através das suas baías e praias (OCHOA e QUINAS, 2015) (OCHOA, 2011).

De acordo com Ochoa e Quinas (2015) a natureza e as tipologias da ocupação urbana estão relacionadas diretamente com o estuário, com a diversidade das paisagens que ele próprio proporciona e com as diferentes atividades económicas associadas.

Embora as duas margens do estuário (fig.22) tenham tido evoluções de ocupação urbana distintas, em ambos os territórios que formam a cidade metropolitana de Lisboa, por exemplo, podem encontrar-se áreas urbanas consolidadas (OCHOA, 2011). Tanto na margem Norte como na margem Sul, existem núcleos urbanos antigos e observa-se que a forma recortada e extensa do estuário dificulta a visão completa do mesmo, ou seja,

inclui o conjunto de diversidades que estão presentes. Assim, são diversos os pontos onde a relação visual é significativa, nomeadamente na beira-rio, o Terreiro do Paço ou a “marginal” do Barreiro oferecem uma visão alargada da cidade que se vira para o estuário, com representações e significados distintos (OCHOA, 2011).



Fig.22 | Estuário do Tejo

Capel (2002) identifica o eixo materializado na rua/calle, como a forma urbana que traduz diretamente a sua função: a de relacionar polaridades importantes no território.

*“As investigações de geógrafos e arquitetos mostram que as formas fundamentais do plano e que têm maior significado funcional são as ruas, e especialmente aqueles eixos básicos que unem as polaridades proeminentes no tecido urbano. Tendem a atuar como quadros morfológicos que condicionam a génese e o crescimento das formas. Subsequente, os caminhos perpendiculares podem ser traçados para a construção de edifícios, e ambos podem ser, por sua vez, conectados mais tarde por novos eixos de conexão”* traduzido pelo autor (CAPEL, 2002 p:70 cita in OCHOA, 2011).

Importa salientar que, para além do impulsionador de desenvolvimento urbano, a rua (eixo) possui na cidade um significado importante, define as perspetivas de relação entre os diferentes contextos, articulando visualmente e fisicamente as diferentes polaridades (OCHOA, 2011).

Assim, ao nível visual, o eixo integra componentes externas, como é o caso da frente de água nas estruturas de articulação em estudo. Tendo como base física o eixo, estas permitem a observação de dentro para fora da cidade, de fora para dentro, e são também elas próprias visíveis a partir de pontos exteriores ou mais elevados no espaço urbano (fig.23) (OCHOA e QUINAS, 2015).



Fig.23 | Vistas Aéreas (em cima: Barcelona; em baixo: Lisboa)

## Capítulo III

Eixos Visuais de Relação Direta com o Rio em Viana do Castelo

## Capítulo III – Eixos visuais de relação direta com o rio em Viana do Castelo

### 3.1 Identificação de eixos visuais de relação direta com o rio

Para a identificação e seleção dos eixos que vamos analisar existiu um processo organizado de trabalho para que fosse possível justificar a seleção dos mesmos.

A primeira parte deste processo consistiu na análise bidimensional do território, isto é, na análise do território através da cartografia e da pesquisa bibliográfica recolhida anteriormente. Esta fase, tem como função preparar a fase seguinte onde a análise já é realizada no local. É também aqui que fazemos a sistematização do trabalho para entender quais os principais eixos articulados com a frente de água.

Com a análise bidimensional concluída e as estruturas de articulação identificadas, passamos à verificação das mesmas, recorrendo ao trabalho de campo. Nesta fase, adaptamos a metodologia usada por Ochoa (2011), ajustando o trabalho à escala da cidade de Viana do Castelo.

Com isto, para analisar a relação da cidade de Viana do Castelo com a frente do rio, determinamos as estruturas de articulação que existem para selecionar as estruturas a estudar (fig.24).



Fig.24 | Identificação dos eixos em análise. Estrutura em pente de Viana do Castelo

Tendo estas fases de trabalho bem estruturadas, conseguimos delimitar a área de estudo e concluímos que o limite fosse definido pela situação geográfica (Rio Lima e linha do caminho de ferro), assim, a análise corresponde ao núcleo histórico da cidade de Viana do Castelo.

Depois da análise descrita anteriormente, damos início ao trabalho de campo percorrendo a frente de água e identificando os eixos perpendiculares. Após a seleção dos 8 eixos (Avenida Campo do Castelo, Rua Góis Pinto, Rua de Olivença, Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, Rua Sacadura Cabral, Rua Gago Coutinho, Rua Nova de São Bento e Rua Abel Viana) e desenhada a estrutura em pente, regressámos ao local e percorremos os eixos no sentido da perpendicularidade com a frente de água. Assim sendo, conseguimos saber exatamente qual o ponto em que cada eixo passa a ter uma relação física e visual com o rio, pois apesar de existirem mais eixos perpendiculares na cidade, apenas analisamos os que têm relação direta com o rio, isto é, onde existe relação física e visual desde o início até ao final de cada eixo. Com isto, apercebemo-nos que o contacto com o território era importante e a opção metodológica ia ficando cada vez mais evidente.



Avenida Campo do Castelo  
Rua Góis Pinto  
Rua de Olivença  
Avenida dos Combatentes da Grande Guerra  
Rua Sacadura Cabral  
Rua Gago Coutinho  
Rua Nova de São Bento  
Rua Abel Viana

# EIXO 01

Percorso



Google Earth



Planta

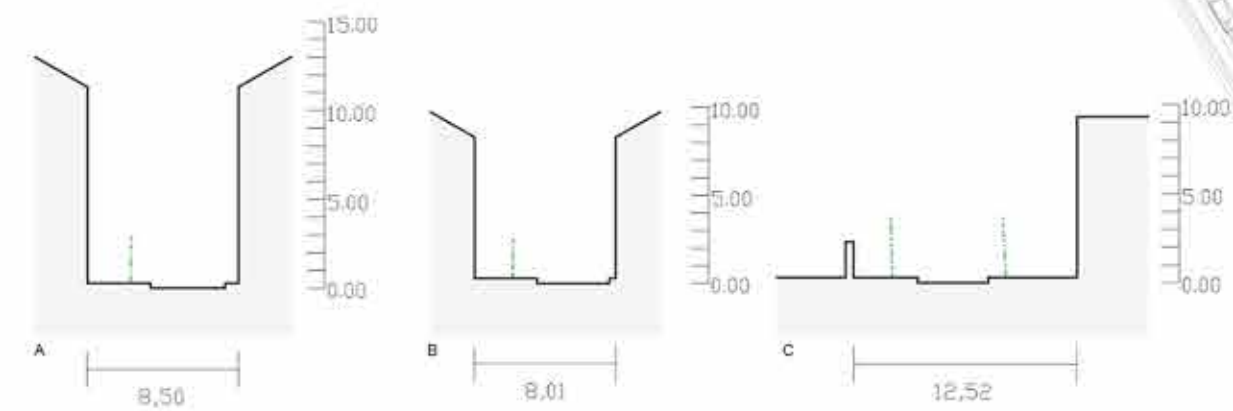
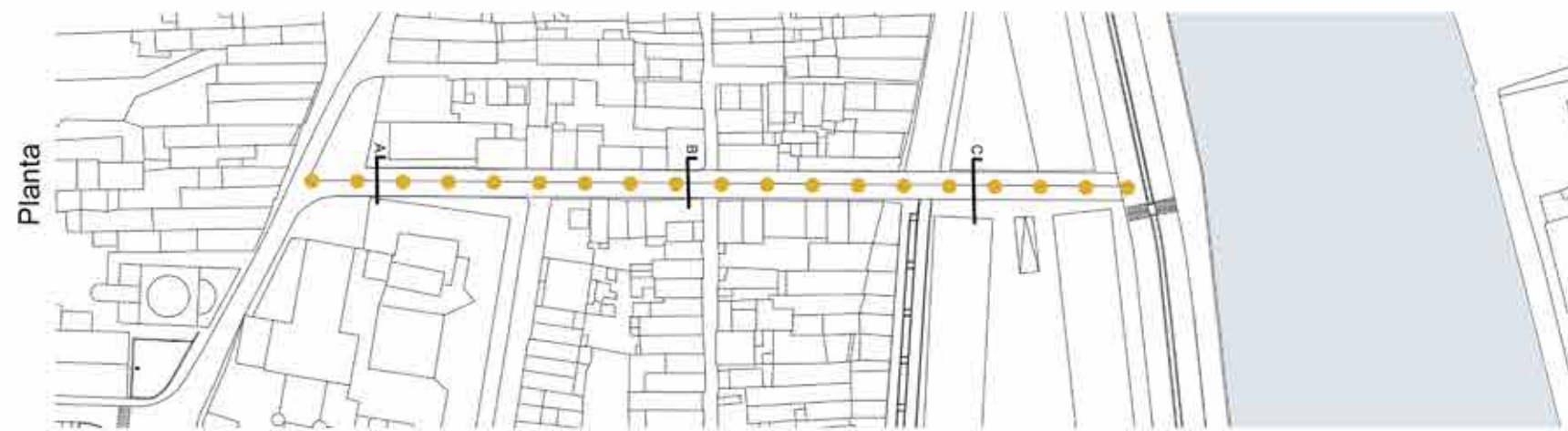


Perfis



Avenida Campo do Castelo  
Rua Góis Pinto  
Rua de Olivença  
Avenida dos Combatentes da Grande Guerra  
Rua Sacadura Cabral  
Rua Gago Coutinho  
Rua Nova de São Bento  
Rua Abel Viana

# EIXO 02



Avenida Campo do Castelo  
Rua Góis Pinto  
**Rua de Olivença**  
Avenida dos Combatentes da Grande Guerra  
Rua Sacadura Cabral  
Rua Gago Coutinho  
Rua Nova de São Bento  
Rua Abel Viana

# EIXO 03

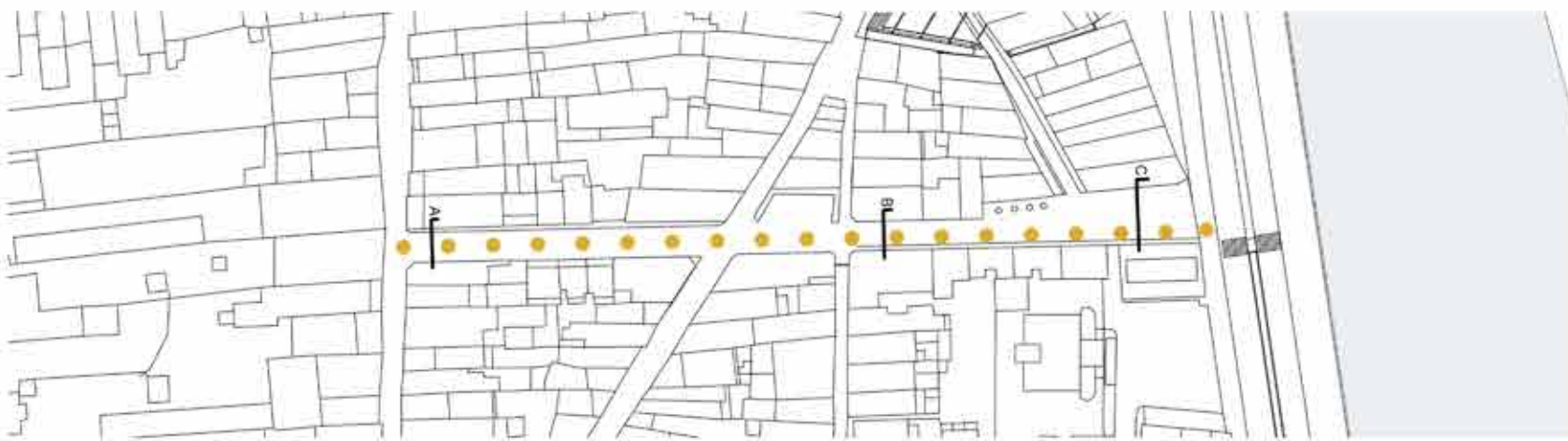
Percorso



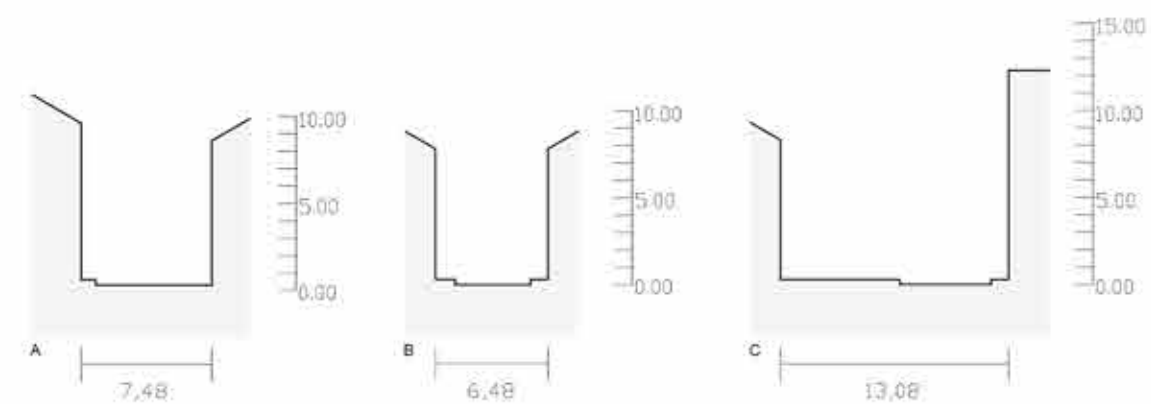
Google Earth



Planta

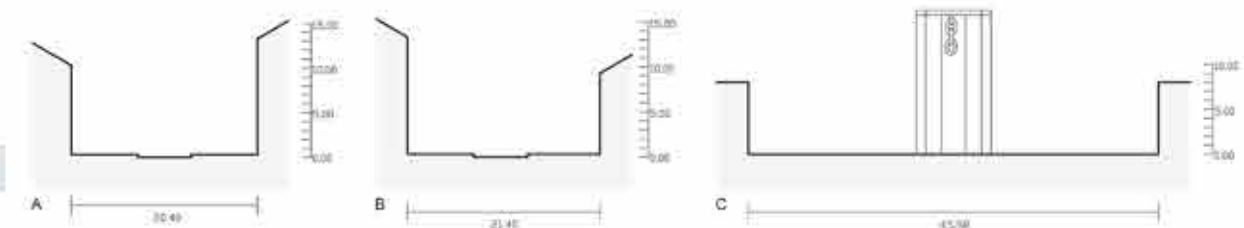
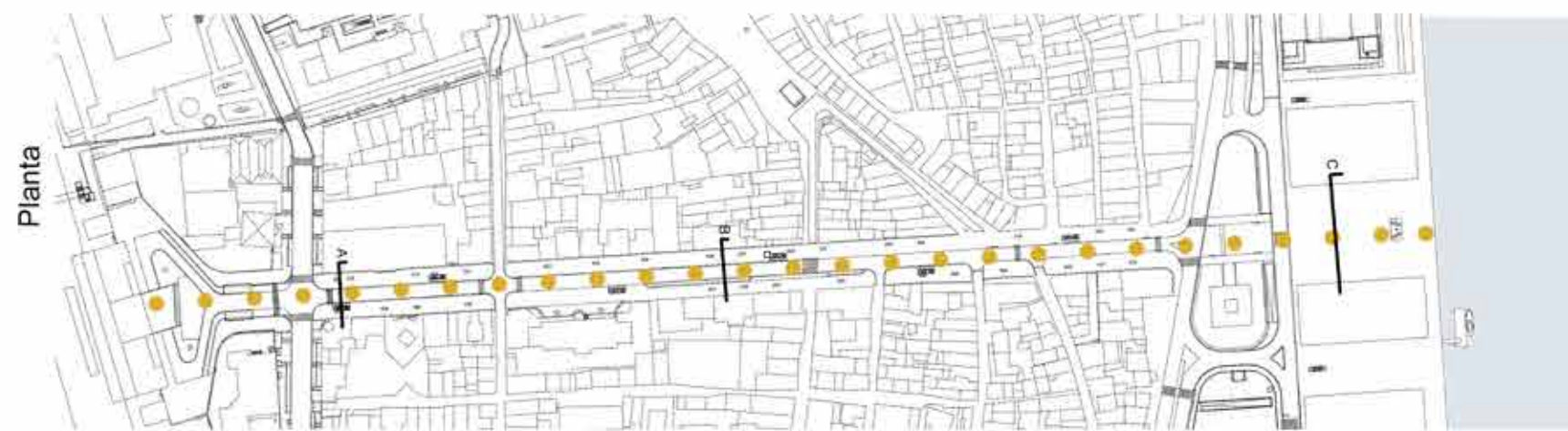


Perfis



Avenida Campo do Castelo  
Rua Góis Pinto  
Rua de Olivença  
**Avenida dos Combatentes da Grande Guerra**  
Rua Sacadura Cabral  
Rua Gago Coutinho  
Rua Nova de São Bento  
Rua Abel Viana

# EIXO 04



Avenida Campo do Castelo  
Rua Góis Pinto  
Rua de Olivença  
Avenida dos Combatentes da Grande Guerra  
**Rua Sacadura Cabral**  
Rua Gago Coutinho  
Rua Nova de São Bento  
Rua Abel Viana

# EIXO 05

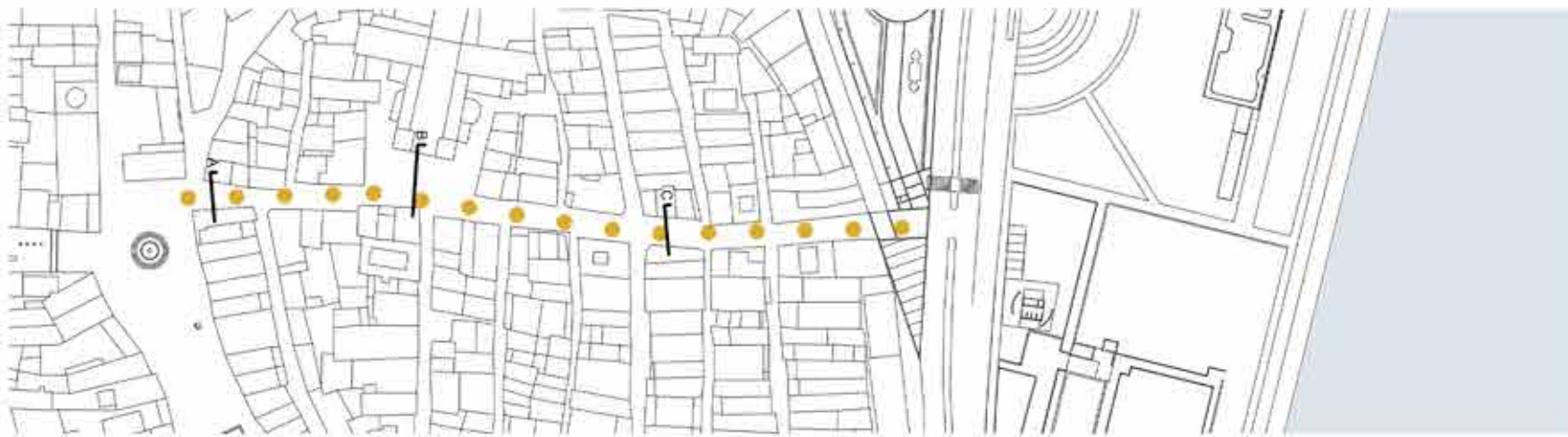
Percorso



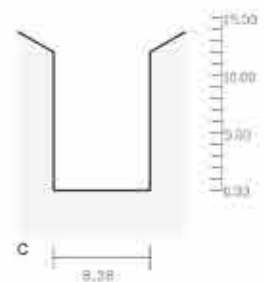
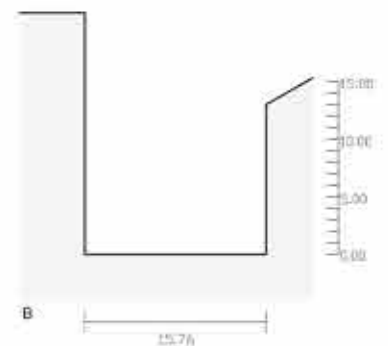
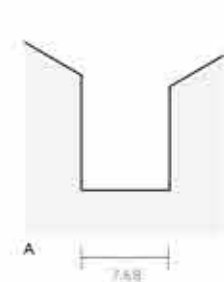
Google Earth



Planta



Perfis



Avenida Campo do Castelo  
 Rua Góis Pinto  
 Rua de Olivença  
 Avenida dos Combatentes da Grande Guerra  
 Rua Sacadura Cabral  
**Rua Gago Coutinho**  
 Rua Nova de São Bento  
 Rua Abel Viana

EIXO **06**

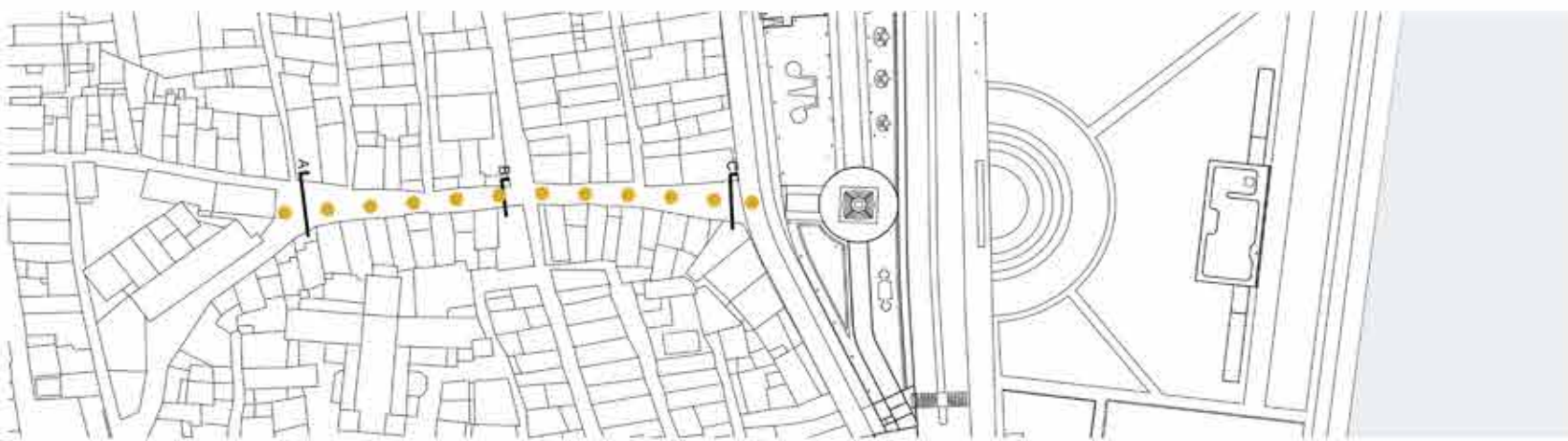
Percorso



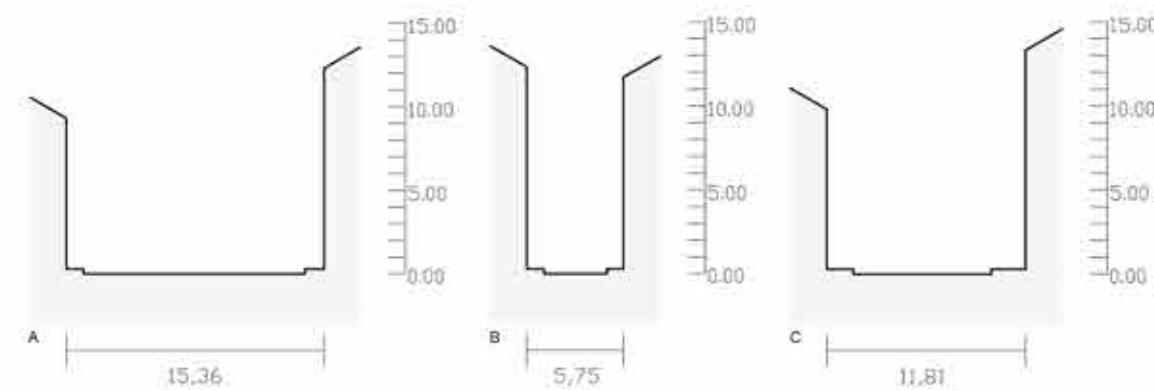
Google Earth



Planta

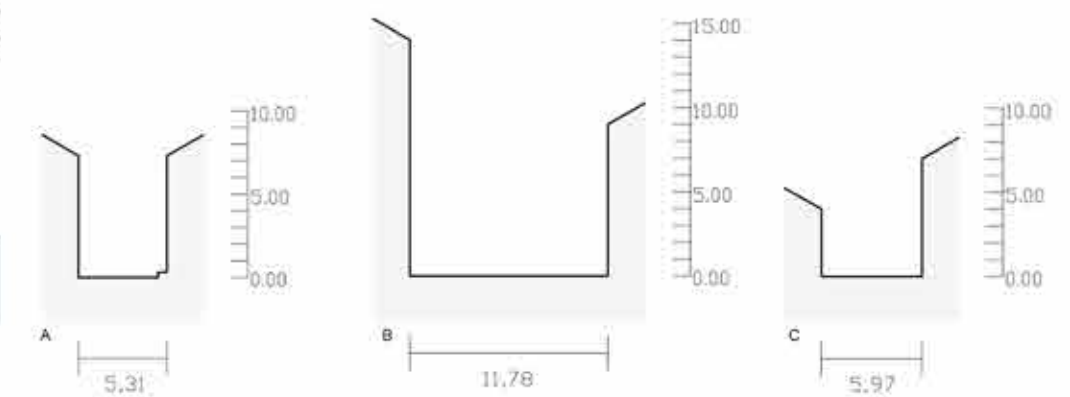
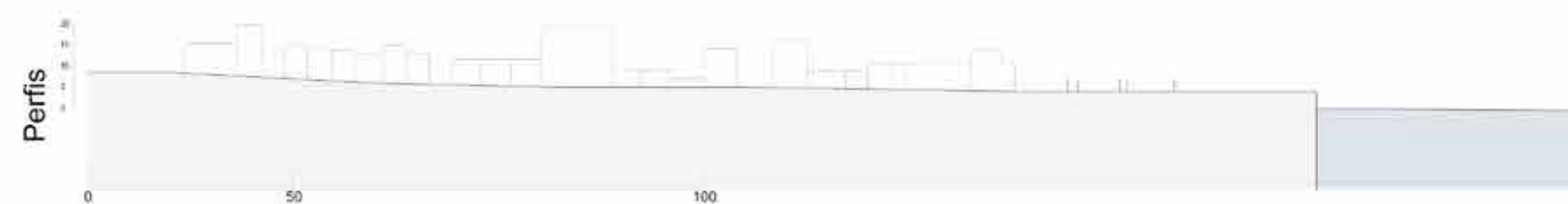
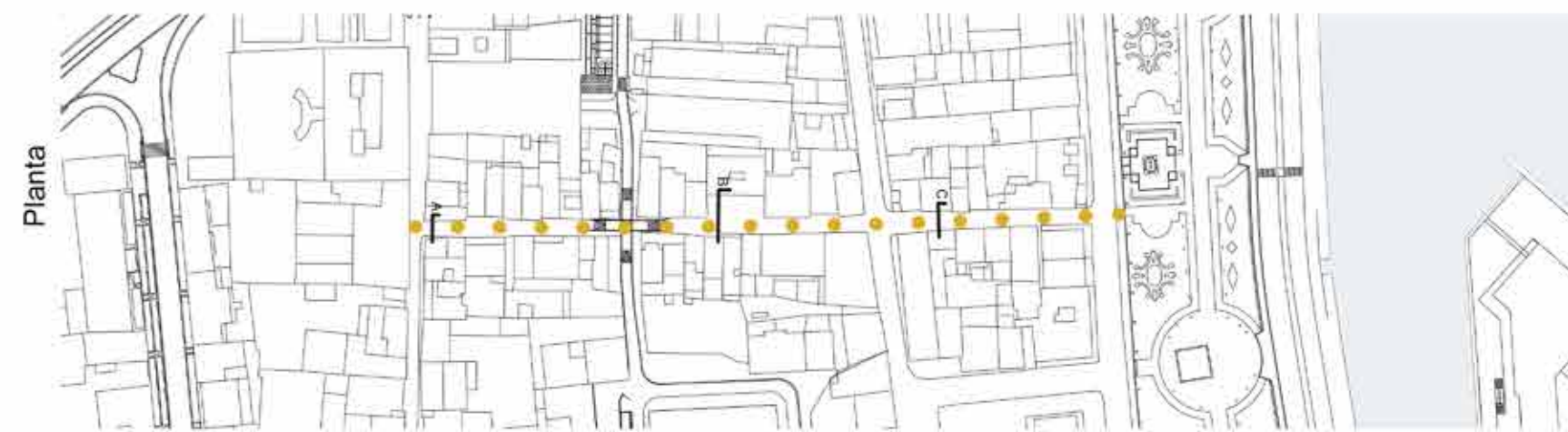


Perfis



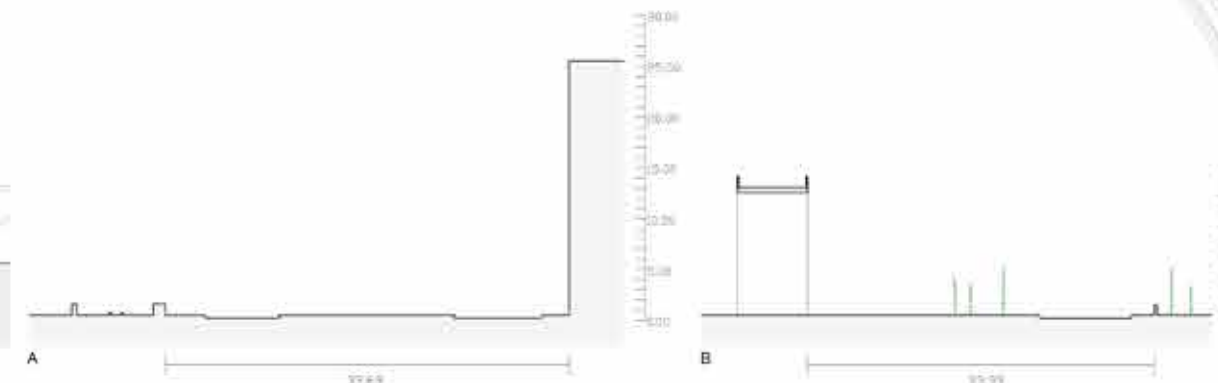
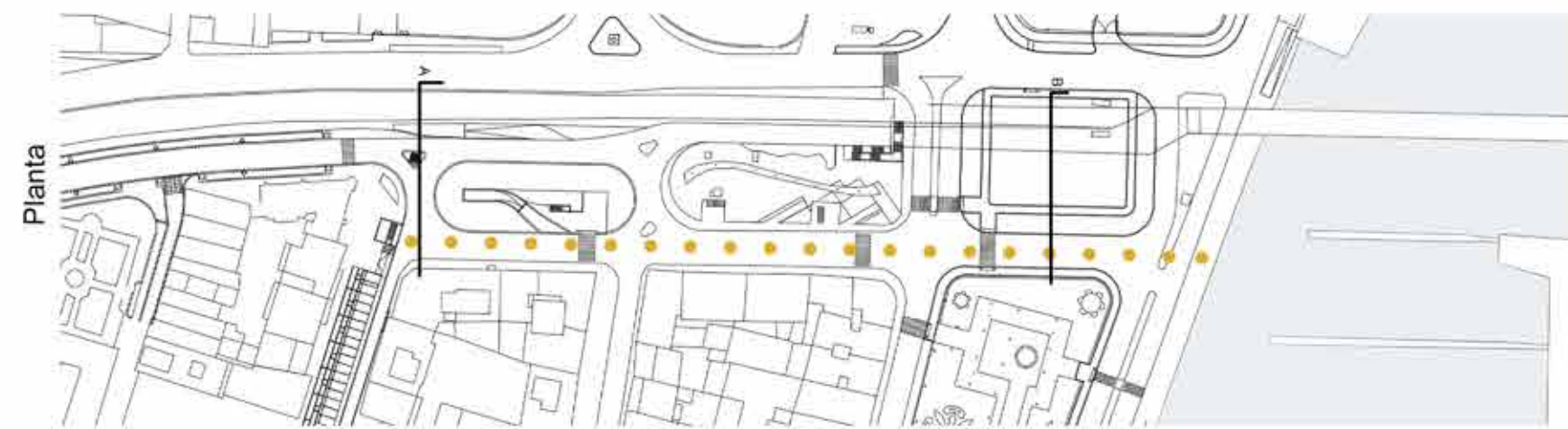
Avenida Campo do Castelo  
Rua Góis Pinto  
Rua de Olivença  
Avenida dos Combatentes da Grande Guerra  
Rua Sacadura Cabral  
Rua Gago Coutinho  
Rua Nova de São Bento  
Rua Abel Viana

# EIXO 07



Avenida Campo do Castelo  
Rua Góis Pinto  
Rua de Olivença  
Avenida dos Combatentes da Grande Guerra  
Rua Sacadura Cabral  
Rua Gago Coutinho  
Rua Nova de São Bento  
Rua Abel Viana

# EIXO 08





Para cada eixo foi desenvolvido um painel onde sintetizamos toda a informação recolhida. Este painel é composto por: fotografias do percurso em direção à frente de água, mostrando também a presença do rio durante o percurso; uma imagem do “google earth” para a identificação do eixo; uma planta de desenho técnico com a identificação do corte longitudinal e dos perfis transversais; uma planta geral da cidade de Viana do Castelo que identifica o eixo que estamos a analisar; um corte longitudinal da rua que termina no rio e cortes transversais que delimitam o espaço percorrido.

Com o desenvolvimento destes painéis conseguimos perceber que em todos os eixos existe a mesma característica em relação à topografia. No desenvolvimento de todos os perfis longitudinais, podemos constatar que existe uma diferença de cota, desde o início do perfil até à frente de água, com sentido descendente em direção ao rio. Assim, existem vários pontos de contemplação em relação ao rio. No “eixo 04” esse aspeto é bem evidente, pois este é o que tem a cota de início mais elevada.

Contudo, existem alguns eixos que não têm uma inclinação constante até ao rio, mas atingem o aterro feito na frente ribeirinha (jardim da cidade). Com isto, a visualização da frente de água é conseguida nos pontos mais altos do eixo, mas esta visualização do rio vai-se perdendo durante o percurso e depois volta-se a descobrir o rio junto ao mesmo, tal como acontece em Barcelona no estudo de caso apresentado por Ochoa (2011).

Outro aspeto a ter em atenção no que diz respeito à topografia é a fluidez com que se atravessa cada eixo. Como podemos ver nas “estruturas de articulação” (OCHOA, 2011), existem diferentes inclinações que influenciam diretamente a velocidade de percurso do peão. Quanto maior for a inclinação do eixo maior será a velocidade do passo. Ainda assim o comprimento longitudinal dos percursos tem uma grande influência, mas é importante perceber que não é a diferença de cota entre o início do eixo e a frente de água

que influencia a velocidade de articulação, mas sim as oscilações de inclinação que cada eixo possui.

Podemos verificar que na maior parte dos casos a inclinação é constante o que implica também uma velocidade de articulação constante. Por conseguinte, nas situações que verificamos que existe uma variação de inclinação, a velocidade de articulação também será variável.

Por fim, concluímos que se não houver obstáculos visuais (arte pública, vegetação, infraestruturas, etc) uma maior inclinação possibilita uma maior apreciação da frente de água, neste caso, do rio em vários pontos ao longo da estrutura. Por outro lado, uma menor inclinação originará uma menor apreciação do rio como podemos verificar nos eixos 01 e 07.

### 3.2 Aspetos morfológicos

Nos aspetos morfológicos da articulação temos a forma das estruturas de articulação, que consideramos ser o modo como estas estruturas se inserem no território. Os seus eixos agregadores podem fazer-se com base numa linha reta ou com base numa linha sinuosa. Assim sendo, concluímos dois tipos de estruturas, onde a sinuosidade pode ser mais ou menos acentuada.

Para os espaços lineares (avenidas, ruas, etc) vários autores fazem a diferenciação, alegando as formas urbanas que consideram mais vantajosas. A forma sinuosa é apresentada como um crescimento informal ou orgânica, enquanto a forma reta é tratada como um crescimento projetado (OCHOA, 2011) (SAMPAYO, 2012).

Em face do que foi dito, podemos concluir que na cidade de Viana do Castelo temos

apenas um eixo (eixo 1) de estrutura sinuosa e os restantes apresentam estruturas em linha reta. É importante referir que este eixo é um dos limites da área de estudo e o travamento do crescimento da malha urbana da cidade para poente.

Apesar de já ter sofrido várias modificações, este eixo está presente no percurso do antigo caminho de ferro que ligava a estação à doca piscatória, que posteriormente ficou inativo quando fizeram a abertura da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra (eixo 4). Assim, os eixos 01 e 04 têm muita expressão no desenho da malha urbana da cidade, bem como uma grande importância histórica e atual.

Encontramos assim um novo assunto: a relação entre as qualidades visuais do espaço com a morfologia. Neste tema interessa-nos analisar o modo como a forma das estruturas sinuosas ou em linha reta influência a “captura” da frente de água, assim como o “nascimento” de novos edifícios na cidade podem continuar a valorizar a presença do rio para o seu interior.

Em Viana do Castelo, tal como em Lisboa, todas as estruturas têm a frente de água como fator referencial, ou seja, como fim comum e todas contemplam os aspetos visuais com a frente de água.

Em termos dos aspetos de visualização, tal como constatamos na análise de Ochoa (2011) para Lisboa, em Viana do Castelo as estruturas em linha reta exibem condições para que a frente de água seja visualizada constantemente, já as estruturas sinuosas exibem condições para que a frente de água seja “descoberta”.

Ainda nos aspetos de visualização temos três exemplos de obras que foram implantadas na frente ribeirinha pelo programa polis devido a um estudo realizado anteriormente por Fernando Távora e que são exemplo da preocupação com as vistas sobre o Rio Lima.

São as obras referidas no capítulo I, projetos de Fernando Távora (Edifícios Administrativos), Álvaro Siza Vieira (Biblioteca Municipal) e Eduardo Souto Moura (Centro Cultural).

Os edifícios administrativos desenhados pelo do Arquitecto Fernando Távora mostram uma clara preocupação com as vistas proporcionadas no percurso da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra (eixo 04) em direção à frente de água. Implementados por forma a libertarem o fim do eixo 04 (Avenida dos Combatentes), desenham uma ampla área de permanência (Praça da Liberdade). Este projeto apresenta uma implantação estratégica, muito bem pensada, mas também uma preocupação com a volumetria, na medida em que esta se insere nas cercas dos edifícios da cidade histórica (fig.25).



Fig.25 | Edifícios Administrativos, pelo Arquitecto Fernando Távora

O projeto da biblioteca Municipal de Viana do Castelo do Arquitecto Álvaro Siza Vieira evidência também a relação do rio com a cidade. Aqui a relação do núcleo histórico de Viana do Castelo com o rio é conseguida graças a um vazio desenhado no edifício ao nível térreo. Assim os transeuntes que percorrem a avenida marginal podem contemplar o rio. Estando este edifício na frente ribeirinha da cidade e tendo uma envolvente muito procurada era impensável criar uma barreira para o rio. Siza Vieira cria não só a possibilidade de visualizar o Rio Lima como dá uma certa elegância e leveza da grande estrutura que é a biblioteca (fig.26).



Fig.26 | Biblioteca Municipal de Viana do Castelo pelo Arquitecto Alvaro Siza Vieira

Por fim, o Centro Cultural de Viana do Castelo projetado pelo Arquiteto Eduardo Souto Moura também mostra uma clara importância da relação física e visual com a frente de água. A utilização do vidro a toda a volta do edifício, estando este sustentado por apenas quatro grandes pilares em cada extremo, cria uma transparência entre o edifício, o rio e a margem Sul da cidade. Esta transparência que se encontra à cota da rua, consegue criar vistas constantes do rio e da outra margem ao longo de todo o percurso quando se percorre no lado Norte do edifício. “O conceito Pavilhão é uma mesa em betão assente em 4 pilares” (Memória descritiva Centro Cultural, Souto Moura).



Fig.27 | Centro Cultural de Viana do Castelo pelo Arquiteto Eduardo Souto Moura

Esta integração com a cidade onde as configurações das estruturas de articulação com a frente de água se relacionam com pontos mais interiores do território são dependentes de dois fatores: o comprimento dos eixos de articulação e a continuidade com as estruturas urbanas.

A presença da Ponte Eiffel, limita a nossa área de estudo a nascente e também a aproxima da outra margem, possibilitando inclusivamente uma ligação física destes dois contextos do território, bem como reforça a ideia da cidade de duas margens, tal como Lisboa. A ponte Eiffel é um elemento de charneira, apesar de ser um marco importante no desenvolvimento histórico da cidade, e sempre foi um limite que separa a malha urbana histórica da malha urbana em expansão.

### 3.3 Análise quantitativa e qualitativa aos eixos de articulação

A metodologia de análise dos eixos de articulação que de seguida se apresenta segue, em parte, a organização do método aplicado por Ochoa (2011). Todavia, procurou-se sistematizar a nossa análise numa tabela com os elementos quantitativos (Tabela 1), mas também qualitativos de interpretação dos eixos de articulação. Realizámos, também, uma tábua comparativa com cortes transversais dos eixos analisados idêntica às realizadas por Proença (2014, pp: 578).

Estudámos os perfis transversais e longitudinais (eixos do capítulo 3.1) como um aspeto caracterizador das estruturas de articulação. Estes, para além do seu significado como elementos gráficos, que nos dão informações de aspetos quantitativos (dimensões das estruturas), também nos fornecem questões qualitativas (tipo de utilização dos espaços). Analisámos os aspetos quantitativos destes perfis, em certos pontos das estruturas, no que diz respeito à altura, à largura e à proporcionalidade entre estes dois parâmetros. Foram vistos também os aspetos qualitativos, isto é, o tipo e utilização dos espaços que compõem as estruturas.

O perfil transversal mostra-nos, morfologicamente, várias informações à cerca das estruturas e, eventualmente, variações nos espaços.

Na caracterização qualitativa chamamos “largura das estruturas de articulação” (OCHOA, 2011) à medida do espaço público que é limitado pelos planos verticais (muros, fachadas, etc) no espaço percorrável ao longo do eixo.

Na mesma estrutura, se existir alargamento do espaço de movimento, bem como a interseção com lugares de permanência, a largura pode ser constante ou sofrer variações.

Chamamos “altura das estruturas de articulações” (OCHOA, 2011), num determinado

ponto, à medida dos planos verticais que delimitam o espaço público. Visto que esta é variável, a altura da estrutura também será variável.

Da nossa leitura, relativamente aos eixos estruturantes de Viana do Castelo, verificámos que em relação à altura existem duas situações (fig.28):

Exemplo 1 – Os planos verticais que delimitam o espaço público têm a mesma altura ou uma altura aproximada, o que faz com que exista uma simetria em relação ao eixo do perfil.

Exemplo 2 – Um dos planos verticais é significativamente mais alto do que o outro, o que provoca uma assimetria em relação ao eixo do perfil.



Fig.28 | Perfis Transversais; (Esquerda) - Simetria em relação ao eixo agregador; (direita) – Assimetria em relação ao eixo agregador; (ficha 7)

Uma maior simetria dos planos delimitadores funciona melhor na relação com a frente de água, pois origina assim uma melhor relação e encaminhamento em direção à mesma. Dentro deste aspeto poderá existir ainda um reforço em relação à largura das estruturas quando o campo visual for mais estreito, ou seja, quando os planos delimitadores forem mais próximos potenciam um maior enquadramento da frente de água. Exemplo desta situação são os eixos 02 a 07. Sendo o eixo 05 o exemplo mais claro desta simetria e deste encaminhamento da visão para o rio. Nestes casos, conseguimos então verificar que para além da forma, que contribui para a maneira como visualizamos a frente de água, é importante a relação entre a altura e a largura dos planos delimitadores ao longo do eixo. Em oposição, os eixos 1 e 8, eixos limitadores do núcleo urbano, que apresentam apenas um plano delimitador, contribuem para uma dispersão do olhar.

A proporção entre a altura e a largura é outro dos aspetos quantitativos que nos informa o perfil transversal e longitudinal. Desenvolvemos então uma tabela referente aos oito eixos analisados (Avenida Campo do Castelo, Rua Góis Pinto, Rua de Olivença, Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, Rua Sacadura Cabral, Rua Gago Coutinho, Rua Nova de São Bento e Rua Abel Viana) onde podemos quantificar diversos fatores a ter em atenção individualmente e comparativamente. Depois da análise individual de cada eixo, conseguimos ainda confrontar valores e tirar por fim conclusões gerais.

Com a tabela 1 conseguimos retirar informações individuais e comparativas em relação aos oito eixos de uma forma sintetizada e direta.

Observando com atenção reparamos que o eixo 04 (Avenida dos Combatentes da Grande Guerra) é o que causa mais impacto. Como falamos no capítulo I, a abertura da avenida trouxe uma nova centralidade para Viana do Castelo, e nesta tabela conseguimos perceber que a nível de comprimento e largura é sem dúvida o eixo mais expressivo, as-

sim como o seu desenho na malha urbana. Estando esta no coração do centro histórico de Viana, nela implantados alguns dos edifícios mais importantes da cidade, verificamos que tem o edifício mais alto. Contudo, sendo o eixo 08 limitador da nossa área de estudo e ter sofrido já algumas alterações, tem um edifício recente com 25m de altura.

Em oposição, os edifícios mais baixos encontram-se claramente nos eixos 01, 02, 03 pois esta zona da cidade que designamos como “ribeira de Viana” é composta por edifícios de um ou dois pisos. No entanto, conseguimos concluir que no centro histórico da cidade as edificações não ultrapassam os quatro pisos, ainda que existam algumas exceções como é o caso do prédio Coutinho e o edifício Afonso III presente no eixo 08 como referimos anteriormente.

Apesar de não focarmos o trabalho na arte pública que existe na cidade de Viana, na tabela conseguimos ver que ela existe em menos de metade dos eixos analisados, contudo, não deixa de ser inexistente, mas aparece normalmente em espaços de permanência como praças, largos ou alargamentos interiores de ruas.

Em relação à vegetação verificamos que ela não é muito abundante nos eixos analisados (assumimos que existe vegetação quando ela é expressiva no eixo), ainda assim, quando aparece está sempre presente nas duas margens da rua. Tanto no eixo 01 como no eixo 08 ela funciona como limite da estrada ou como barreira do espaço automóvel para o espaço do peão.

No que diz respeito à largura dos passeios, é claramente evidente que os eixos que sofreram alterações recentes é que constituem dimensões maiores, sendo estes os limites da área de estudo (eixos 01 e 08) e a Avenida dos Combatentes (eixo 04). Já os restantes eixos, têm dimensões bastante reduzidas devido ao facto de ainda permanecerem com

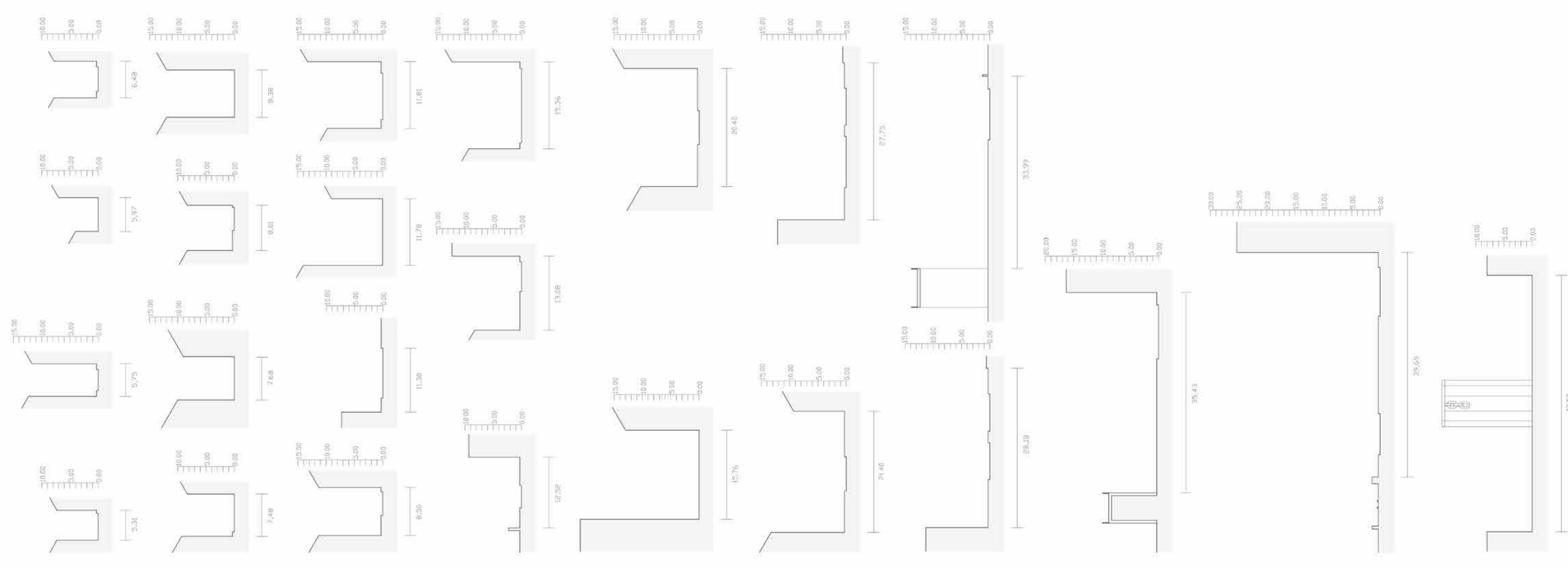
as dimensões originais do núcleo medieval, inclusivo a sua materialidade (pedra). A única exceção é o eixo 02 que sofreu no último ano uma intervenção de reabilitação no que diz respeito ao circuito pedonal.

Em contrapartida à largura dos passeios, está presente a largura da via e aqui a comparação é praticamente idêntica, mas com funções diferentes. Novamente, os eixos 01 e 08 são os que têm uma via mais alargada, mas o propósito de isto acontecer é que fazem parte de um anel de circulação rodoviária (limite da área em estudo) que consegue atravessar a cidade sem ter que passar pelo centro histórico. Com isto, o fluxo viário é conseguido com mais eficácia e desloca o trânsito automóvel para fora do centro da cidade.

Por fim, embora o estacionamento não esteja muito presente, existe. Contudo, assumimos os lugares marcados para esse fim. Apesar de nas fichas de análise dos eixos o ruído automóvel estar bastante presente (fotografias) na maior parte das vezes está a ser cometida uma infração. O estacionamento quando presente aparece sempre só numa margem o que, em contradição ao que acontece, parece uma ideia clara de desviar o tráfego automóvel para fora do centro urbano.

Tabela 1 – Análise Quantitativa e Qualitativa dos Eixos Estruturantes

Eixo	Comprimento dos Eixos (m)	Largura da Secção 1 (m)	Largura da Secção 2 (m)	Largura da Secção 3 (m)	Edifício Mais Alto (m)	Edifício Mais Baixo (m)	Altura Mais Expressiva (m)	Arte Pública	Vegetação	Vegetação 1 Margem	Vegetação 2 Margens	Largura dos Passeios (m)	Largura da Via (m)	Estacionamento 1 Margem	Estacionamento 2 Margens
1	479,18	11,30	28,18	27,75	15,00	4,00	11,00	X	X	-	X	≈ 5,00	≈ 13,00	X	-
2	245,14	8,50	8,01	12,52	11,30	4,50	9,00	-	X	-	X	≈ 3,50	≈ 4,00	X	-
3	202,23	7,48	6,48	13,08	11,00	4,00	7,00	-	-	-	-	≈ 1,00	≈ 5,00	X	-
4	587,35	20,40	21,40	45,50	17,00	6,00	10,00	X	-	-	-	≈ 7,00	≈ 6,00	-	-
5	327,36	7,68	15,76	8,38	24,00	9,00	14,00	-	-	-	-	≈ 1,50	≈ 5,00	-	-
6	305,05	15,36	5,75	11,81	12,50	5,50	9,00	X	-	-	-	≈ 1,00	≈ 6,00	-	-
7	289,02	5,31	11,78	5,97	14,00	4,00	6,00	-	-	-	-	≈ 0,60	≈ 5,00	X	-
8	252,60	39,69	33,99	-	25,00	16,00	-	-	X	-	X	≈ 2,50	≈ 8,00	-	-





Passando agora para uma abordagem de carácter qualitativo, observando a tábua e ainda novamente a tabela 1 apresentada em cima, conseguimos identificar o tipo de espaços que integram as estruturas no parâmetro da sua utilização. Identificamos assim que em todos os eixos analisados existem dois tipos de perfis transversais: Pedonal + Viário e Pedonal + Viário + Ferroviário, correspondentes respetivamente ao eixo 7 e 8 (fig.31).



Fig.29 | Perfis transversais (Esquerda) - Pedonal + Viário (eixo 07); (Direita) Pedonal + Viário + Ferroviário (eixo 08)

Individualmente, nestes perfis e na tabela 1, conseguimos ainda verificar determinadas particularidades: como a ocorrência de vegetação, ou não, bem como esta se apresenta na via; a existência de estacionamento e arte pública; características topográficas e morfológicas.

Por fim, com estes dois elementos, conseguimos aferir a proporção de cada uma destas valências nas estruturas (predominante pedonal, predominante viária ou se existe um equilíbrio entre ambos), bem como a organização relativa das mesma, que nos traduzirão diferentes aceções de espaço público.

## Capítulo IV

### Conclusões

## Conclusões

A presente dissertação teve por objetivo uma análise sobre a cidade de Viana do Castelo, com um foco essencial na frente ribeirinha e nos eixos perpendiculares que a articulam com o interior da cidade.

Como foi referido ao longo da dissertação, as frentes de água sofreram grandes mudanças ao longo dos anos desde o tempo dos portos comerciais e piscatórios até aos dias de hoje, dando espaço a edifícios arquitetónicos, zonas de lazer e permanência, espaços de contemplação ou até mesmo a terminais de cruzeiros e marinas. Todas estas funcionalidades devem-se às necessidades das respetivas cidades e ao seu desenvolvimento. Para que estas novas estruturas tenham integração com a cidade, os eixos de articulação são essenciais. Concluímos que a perpendicularidade com a frente de água cria relações físicas e visuais, e os cidadãos sentem essa integração.

Dentro das estruturas de articulação sabemos que a topografia e a morfologia também têm um papel fundamental. Topograficamente conseguimos concluir que um eixo (rua/avenida) com maior inclinação possibilita uma visualização melhor da frente de água, oferecendo ainda a oportunidade de a contemplar de vários pontos. Morfologicamente sabemos que uma simetria dos planos delimitadores do espaço (muros, habitações, etc) funciona melhor, pois consegue criar um encaminhamento visual em direção à frente de água provocando uma melhor relação entre o interior da cidade e a frente de rio. Contrariamente, caso só exista apenas um plano delimitador, o olhar humano irá dispersar-se involuntariamente.

Num carácter de reconciliação da arquitetura com as frentes de água, no caso de estudo, podemos concluir que os três edifícios implantados na frente ribeirinha valorizam imenso não só a frente de água como os edifícios históricos da cidade respeitando as

suas cérceas. Estes projetos resolvem o contacto da cidade com o rio de três maneiras completamente distintas: Fernando Távora recorre ao afastamento dos dois edifícios criando um vazio entre eles no final da Avenida dos Combatentes, conseguindo criar não só um espaço a que hoje chamamos “Praça da Liberdade”, como um alinhamento físico e visual desde a estação do caminho de ferro até ao Rio Lima; Siza Vieira eleva o piso da biblioteca criando um vazio à cota da rua sendo possível percorrer a marginal e avistar a frente de água e a margem sul da cidade; Souto Moura baixa a cota interior do pavilhão, assenta a cobertura em 4 pilares e consegue criar uma transparência sobre os painéis de vidro que fecha o edifício à cota da rua. Todos estes projetos tiveram uma preocupação com a frente de água, de onde concluímos a importância em conectar a frente de água com a cidade, e a cidade com a frente de água.

Cada vez mais se vê esta frente como uma expansão da cidade e não um limite, em que concluímos que todo este sistema territorial é bastante complexo e valoriza todas as relações que estes contextos podem criar na cidade. As cidades possuem uma identidade própria que é criada com o seu desenvolvimento e a sua história. No caso de Viana do Castelo, estes edifícios e estes espaços que eles criam na malha urbana da cidade funcionam de reconexão não só urbanística, mas também social e arquitetónica.

Por fim podemos concluir que os eixos de articulação (perpendiculares ao rio) são essenciais na circulação e na relação da cidade com as frentes de água, contribuindo para a construção de um desenho urbano estruturado.



## Bibliografia

**ALMEIDA**, Carlos (1990) – Proto-história e Romanização da Bacia Inferior do Lima. 1ª Edição, Viana do Castelo: Centro de Estudos Regionais.

**AFONSO**, Paulo (2008) – Projeto Urbano em Centros Urbanos Pré-Industriais: Análise do Caso de Viana do Castelo. Universidade de Coimbra, Coimbra.

**BARRETO**, Rogério (2003) – Viana do Castelo: Pensar/fazer cidade - O processo urbanístico na segunda metade do século XX. Porto: FLUP. Dissertação de Mestrado.

**BORJA**, Jordi. e **MUXI**, Zaida. (2003) - El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía. Barcelona: Electa.

**BRANDÃO**, Pedro (2011) – La image de la Ciudad. Estrategias de identidade y Comunicación. Universidad de Barcelona, Barcelona.

**BRUHN**, Alexandre (2015) – The “renaturation” of urban rivers: The case of the St Charles River in Quebec’, in: **Understanding and managing urban water in transition**, Grafton, Q. Daniell, K.A., Nauges, C., Rinaudo, J.D., Chan, N.W.W. (Eds.), Global Issues in Water Policy, Volume 15, Springer, Dordrecht, pp. 527-548.

**CALDAS**, João e **GOMES**, Paulo (1990) – Viana do Castelo. Lisboa: Presença.

**CARTER**, Lindsay (1989) – Advances in Somatotype methodology and Analysis. Department of Physical Education, San Diego State University. Belgium, Brussels B.1050.

**CARVALHO**, António (2001) - Viana do Castelo seculo XX. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo.

**OCHOA**, R. Ochoa (2011) - Cidade e frente de água: Papel articulador do espaço publico. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2011. Tese de Doutoramento.

**OCHOA**, R. Ochoa (2012) - The importance of the walk in the analysis of public space. Em Eckard, Frank; Morgado, Sofia (eds.), *Understanding the Post-Industrial City*. pp. 176-186. Würzburg: Königshausen & Neumann.

**OCHOA**, R. e **QUINAS**, D. (2015) – City, Public Space and Riverfront. Regeneration project in Ribeira de Santarém. ICEUBI2015- International Conference on Engineering – University of Beira Interior- Covilhã, Portugal.

**CASTRO**, J. H. F. Cyrne (1983) – Encanamento do Rio Lima. Cadernos Vianenses. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Vol. 7, Viana do Castelo, pp. 58-66.

**CORBOZ**, Andre (2010) (1983) – O território como palimpsesto. In Rodrigues, J. M. (Coord.) *Teoria e crítica de arquitetura: Século XX*. Lisboa: Ordem dos Arquitetos.

**COSTA**, J. Pedro (2007) – La Ribera entre proyectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa. Tese de Doutoramento em Urbanismo, Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona, Universidade Politécnica de Catalunya.

**CRUZ**, J. Pedro (2001) – Do Testemunho Temporal ao Imaginário Espacial: Descobrimo a Frente Ribeirinha de Lisboa Através da Cartografia Histórica. Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Braga.

**FAVACCHIO**, A. Rizzone. (2002) - O Planeamento do Espaço Público e a Qualidade das Cidades. Lisboa: Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa. Dissertação

de Mestrado.

**FERNANDES**, J. C. Francisco (1990) – Viana Monumental e Artística. Viana do Castelo: Grupo Desportivo e Cultural do E.N.V.C.

**FERNANDES**, M. Gonçalves (1992) - Viana do Castelo: Obras públicas e evolução do espaço urbano, (1855-1926), Revista da faculdade de letras-Geografia, 1, vol. XVIII, pp. 65-162, Porto.

**FERNANDES**, M. Gonçalves (2005) - Evolução do centro histórico de Viana do Castelo, Revista Monumentos, 22, pp. 6-21, Lisboa.

**JACOBS**, Jane (2003) – Remaking the Urban Waterfront. ULI Press, Washington D.C.

**LOBO**, Margarida (1995) – Plano de urbanização – A Época de Duarte Pacheco. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto.

**MARTINS**, G. Palhares (2016) – Viana do Castelo: a habitação de promoção pública na definição do tecido urbano da cidade do século XX. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado.

**PACHECO**, Diana (2017) - As habitações dos Pescadores da Ribeira. Vila Nova de Cerveira: Escola Superior Gallaecia. Dissertação de Mestrado.

**PAIO**, Alexandra (2002) – Urbanismo Medieval Planeado, as Novas Vilas Medievais sex. XIII - XIV. Lisboa: ISCTE. Dissertação de Mestrado.

**PROENÇA**, S. S. Barreiro (2014) – A Diversidade da Rua na Cidade de Lisboa. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa. Tese de Doutoramento.

**QUINAS**, David (2013) – Cidade, Espaço Público e Frente de Água- Projeto de regeneração em Ribeira de Santarém. Dissertação de Mestrado Universidade da Beira Interior, Covilhã.

**RAMOS**, Tiago (2004) – Viana Polis, continuidade ou Rutura. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

**RIBEIRO**, E. Antônia (2008). A perspetiva da entrevista na investigação qualitativa. Araxá: Evidência.

**RIBEIRO**, Orlando (1994) – Originalidade da Expansão Portuguesa de Orlando Ribeiro. Lisboa: Edição João Sá da Costa.

**RIBEIRO**, Vítor (2008) – Materiais, Sistemas e Técnicas de Construção Tradicional. Contributo para o Estudo da Arquitetura Vernácula da Região Oriental da Serra do Caldeirão. Edições Afrontamento.

**RIOS**, Euclides (2009) – Viana do Castelo 75 Décadas de História, 75 Figuras Notáveis. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo.

**SAMPAYO**, Mafalda (2012) – Forma Urbana da Parte Baixa de Lisboa Destruída- Análise e Avaliação da Cartografia (1756-1786). ISCTE-IUL, Lisboa. Tese de Doutoramento.

**TEIXEIRA**, Manuel C. e **VALLA**, Margarida (1999) - O Urbanismo Português: Séculos XIII-XVIII Portugal- Brasil. Lisboa: Livros Horizonte.

**WILSON**, Ariane. (2001). “Quand l’urbain prend le large”, L’architecture d’aujourd’hui 332, pp. 28-35





## Índice de figuras

**Figura 1** – Vista aérea e planta topográfica da citânia

Fonte: Modificada pelo autor com base em Almeida, 1990

**Figura 2** – Viana do Castelo século XIII

Fonte: Teixeira e Valla, 1999

**Figura 3** – Viana do Castelo final do século XV

Fonte: Teixeira e Valla, 1999

**Figura 4** – Ponte Eiffel em construção

Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo

**Figura 5** – Viana do Castelo final do século XVI

Fonte: Teixeira e Valla, 1999

**Figura 6** – Evolução da população residente em Viana do Castelo

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

**Figura 7** – Arruamentos alargados e arruamentos abertos em Viana do Castelo entre 1855 e 1926

Fonte: Fernandes, 1992

**Figura 8** – Plano de uma Cidade-Jardim por Rogério de Azevedo, 1932

Fonte: Direção Geral do Território (DGOT)

**Figura 9** – Projeto de arranjo de Santa Luzia por Faria da Costa, 1943

Fonte: Barreto, 2003

**Figura 10** – Projeto de urbanização do bairro da Bandeira por João Aguiar, 1942

Fonte: Direção Geral do Território (DGOT)

**Figura 11** – Plano geral de urbanização por Augusto Pereira Brandão, 1979

Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo

**Figura 12** – Plano diretor municipal, 1991

Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo

**Figura 13** – Plano de urbanização da cidade, 1999

Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo

**Figura 14** – Áreas de Intervenção do Programa Polis em Viana do Castelo

Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo

**Figura 15** – Biblioteca Municipal de Viana do Castelo

Fonte: Fotografia do autor

**Figura 16** – Pavilhão Multiusos / Centro Cultural

Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo

**Figura 17** – Edifícios Administrativos e Comerciais

Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo

**Figura 18** – Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental

Fonte: Fotografia do autor

**Figura 19** – Parque das Nações, Lisboa

Fonte: Flickr por Walter Horstmann

**Figura 20** – Passadiços do Parque das Nações, Lisboa

Fonte: Flickr por Luís Jordão

**Figura 21** – Lógicas Verticais e Horizontais. Estruturas em Pente.

Fonte: Ochoa, 2011

**Figura 22** – Estuário do Tejo

Fonte: Flickr por Marco Verch

**Figura 23** – Vistas aéreas (Barcelona e Lisboa)

Fonte: Flickr por (cima: Javier Figueiral; baixo: Johan Nieuwerth)

**Figura 24** – Identificação dos eixos em análise. Estrutura em pente de Viana do Castelo

Fonte: Desenho do autor

**Figura 25** – Edifícios Administrativos, pelo Arquiteto Fernando Távora

Fonte: Fotografias do autor

**Figura 26** – Biblioteca Municipal de Viana do Castelo, pelo Arquiteto Álvaro Siza Vieira

Fonte: Fotografias do autor

**Figura 27** – Centro Cultural de Viana do Castelo, pelo Arquiteto Eduardo Souto Moura

Fonte: Fotografias do autor

**Figura 28** – Perfis transversais. Simetria e assimetria

Fonte: Desenhos do autor

**Figura 29** – Perfis transversais. Pedonal/viário/ferroviário

Fonte: Desenhos do autor

**Anexos**  
Fichas Cartográficas

## FICHA CARTOGRAFICA Nº1



PLANTA DE VIANNA, BARRA//E CASTELLO, FEITA EM 1756, E//ACRESCENTADA NA CERCA DO //CONVENTO DOS GUZIOS//EM 1758

**AUTOR(ES):** BRANDÃO, Gonçalo Luís da Silva

**DATA A QUE SE REFERE:** 1756 (publicada em 1758)

**ARQUIVO:** Biblioteca Pública Municipal do Porto (B.P.M.P)

**COTA DO ARQUIVO:** RES Ms.1909(20)

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: FERNANDES (1992), TEIXEIRA (2000), BARRETO (2003) e PACHECO (2017).

**DESCRIÇÃO:** -Apresenta o título no canto superior direito;

- Apresenta o território abrangente de Viana do Castelo e a sua geografia desde a costa até ao rio;

-Mostra que a cidade é mais acidentada a Norte e apresenta uma densa vegetação;

-No inferior da carta aparece o “Norte” centrado e lateralmente a escala em braças;

-Os edifícios públicos estão destacados a salmão e marcados alfabeticamente;

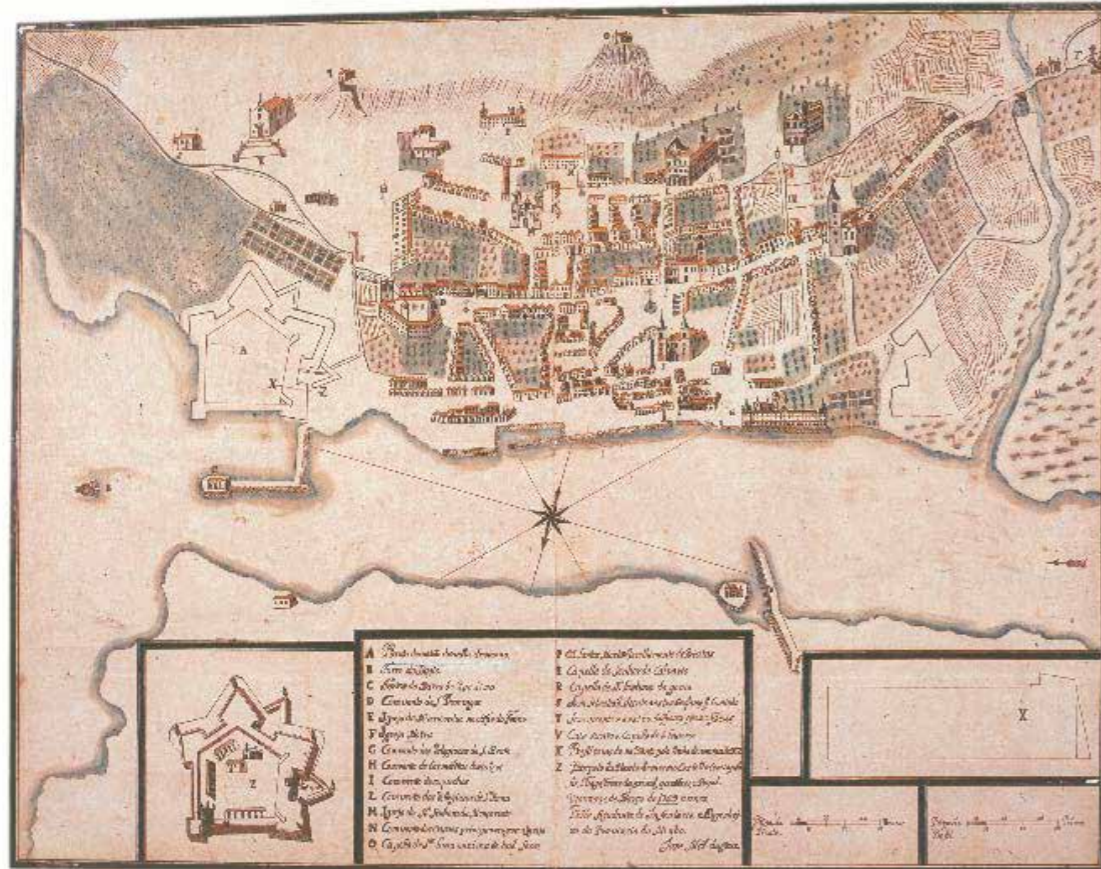
-Mostra o núcleo medieval bem delimitado com a Sé em destaque;

-A Nascente temos um eixo paralelo ao rio que corresponde à rua da Bandeira que termina na Ribeira;

-A Poente temos uma malha geométrica que engloba alguns edifícios públicos em destaque (atual igreja de São Domingos, Forte Santiago da Barra) e o limite edificado da cidade; Vê-se 2 caminhos principais perpendiculares ao rio e 4 caminhos paralelos com grande expressão;

-Mostra o desenho das Docas.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº2



PLANTA DO CASTELLO DA VILLA DE VIANNA

**AUTOR(ES):** CRUZ, José Martins

**DATA A QUE SE REFERE:** 1759

**ARQUIVO:** Arquivo Municipal de Viana do Castelo (A.M.V.C)

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: PACHECO (2017) e FERNANDES (2016).

**DESCRIÇÃO:** - Carta perspetivada o que facilita a leitura das cérceas, identificando os edifícios mais relevantes bem como a morfologia do terreno;

-Apresenta a rosa dos ventos ao centro da carta;

-A legenda está a eixo na parte inferior da carta e os edifícios estão legendados alfabeticamente;

-Apresenta a escala em braças no canto inferior direito;

-Mostra o Forte de Santiago da Barra pormenorizado no canto inferior esquerdo;

-Evidencia a rua da Bandeira com imensa expressão fazendo o atravessamento da cidade. Na chegada à capela S. Vicente apresenta duas estradas, a Norte a ligação a Perre e a Sul ligação a Ponte de Lima;

-Apresenta a nascente e na extensão do ribeiro os campos de cultivo;

-As duas margens da cidade estão representadas, mas só a margem Norte é tratada.

### FICHA CARTOGRAFICA Nº3



PLANTA DA CIDADE DE VIANNA DO CASTELLO

**AUTOR(ES):** DAMAZIO, Anselmo

**DATA A QUE SE REFERE:** 1855

**ARQUIVO:** -

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: PACHECO (2017) e FERNANDES (2002).

**DESCRIÇÃO:** - Apresenta o título no canto superior esquerdo onde se lê “Planta da cidade de Vianna do Castello”;

-A cor de rosa está representada toda a edificação e a roxo uns grupos de construções que são os quarteirões mais a poentes da cidade;

-Os interiores dos quarteirões não apresentam qualquer tratamento;

-O núcleo medieval é a zona da cidade mais densa em termos de edifícios;

-O Forte de Santiago da Barra é apresentado sem grande expressão;

-A Norte temos alguma da expansão da malha urbana que é travada pelas condicionantes geográficas.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº4



PLANTA DA BARRA E PORTO DE VIANNA DO CASTELLO

**AUTOR(ES):** CORREA, J. V.

**DATA A QUE SE REFERE:** 1857

**ARQUIVO:** Administração dos Portos do Douro e Leixões (A.P.D.L)

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Esta carta foi pesquisada por nós no arquivo A.P.D.L

**DESCRIÇÃO:** -Título apresentado ao eixo na parte superior da carta onde se lê “Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello”;

-Por baixo do título pode-se ler que é um projeto de melhoramento do porto de mar;

-A escala (1/10000) apresenta-se centrada na parte inferior do desenho;

-A geografia dos montes está bem caracterizada e com a identificação no topo dos mesmos;

-Apresenta vários tipos de representação para os campos de cultivo;

-Representa as duas margens da cidade bem como a ponte que faz a ligação entre estes dois pontos;

-O edificado representado a vermelho pouco detalhado;

-Apresenta a principal vegetação bem como arranjos exteriores (principais jardins);

-Apresenta o Porto de mar e também algumas linhas a vermelho que acreditamos que sejam propostas para extensão dos mesmos.



## FICHA CARTOGRAFICA Nº5



PLANTA GERAL DA CIDADE DE VIANA DO CASTELO

**AUTOR(ES):** CORREA, Thomaz

**DATA A QUE SE REFERE:** 1859/1860

**ARQUIVO:** -

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: PACHECO (2017) e FERNANDES (1992).

**DESCRIÇÃO:** - A escala gráfica está representada no canto inferior esquerdo;

-A carta da cidade está pormenorizada permitindo identificar os lotes;

-Núcleo medieval é a zona da cidade mais densa e desenvolvida;

-Núcleo dentro da muralha com quarteirões bem definidos (longitudinais) paralelos ao rio;

-As principais zonas da cidade (praças e jardins) estão identificadas com o nome em cima da própria área;

-A Ponte estão a vermelho uns edifícios que é a zona da cidade que estava em expansão;

-Bem expressivos 4 caminhos paralelos ao rio que fazem o atravessamento da cidade ao longo da sua largura.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº6



PARTA CADASTRAL DA CIDADE DE VIANA DO CASTELO

**AUTOR(ES):** FERREIRA, A.G.T e SALGADO E. V.

**DATA A QUE SE REFERE:** 1868/1869

**ARQUIVO:** -

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: FERNANDES (1992), PACHECO (2017), FERNANDES (2005), MARTINS (2016) TEXEIRA e VALLA (1999).

**DESCRIÇÃO:** - Título no canto superior esquerdo onde se pode ler “Carta Cadastral da Cidade de Viana do Castelo”;

- Ainda no canto superior esquerdo podemos ver a escala gráfica em baixo do título assim como a numeração das folhas que compõe esta carta;

- Nas laterais do título apresenta-se uma legenda e na parte inferior, uma rosa dos ventos com a indicação do “Norte”;

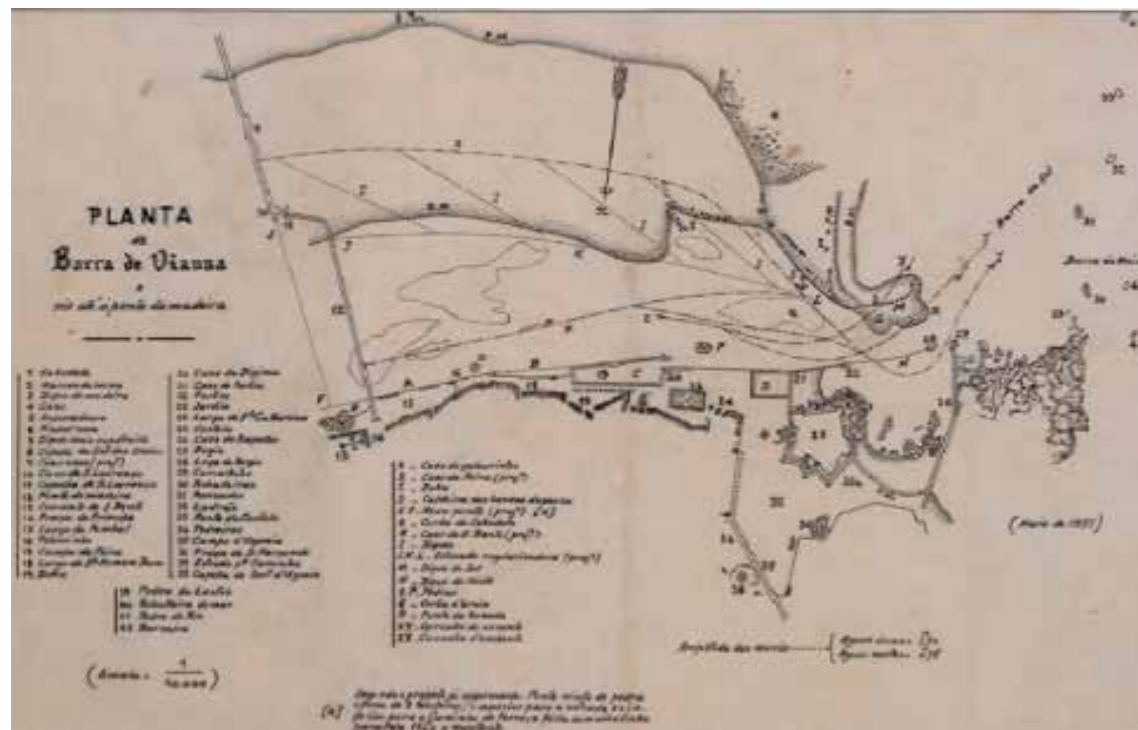
- O edificado nesta carta apresenta a divisão dos lotes assim como o espaço privado;

- No canto inferior direito é apresentada uma ponte que fazia a ligação com a margem sul da cidade;

- No inferior da carta também estão bem expressivas as duas docas (piscatória e comercial);

- A nascente identifica-se os campos de cultivo e o começo da expansão urbana nesta direção.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº7



PLANTA DA BARRA DE VIANNA

**AUTOR(ES):** -

**DATA A QUE SE REFERE:** 1875

**ARQUIVO:** Arquivo Municipal de Viana do Castelo (A.M.V.C)

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: PACHECO (2017).

**DESCRIÇÃO:** - Apresenta o título no canto superior esquerdo e lê-se “Planta da Barra de Vianna”;

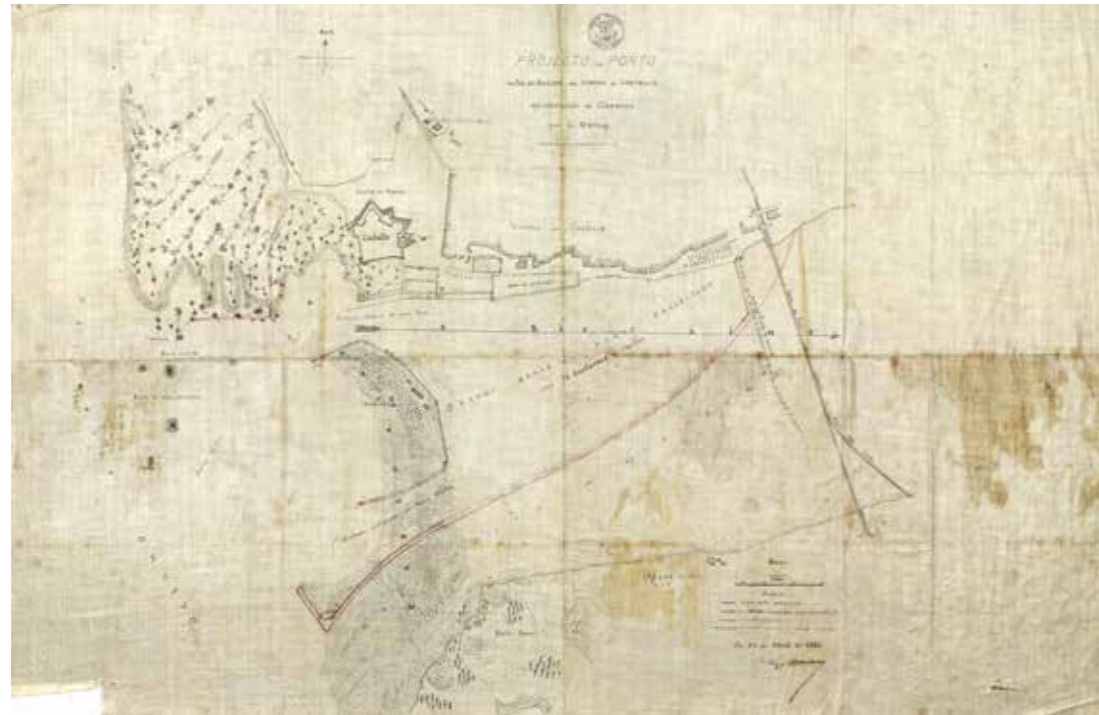
-A escala (1/10000) apresenta-se no canto inferior esquerdo;

-A data (maio de 1875) está quase ao centro na margem direita da carta;

-Legenda com grande importância nesta carta e com identificação numérica e ordenada alfabeticamente;

-Planta da costa atlântica de Viana onde se pode ver a geografia da costa assim como a localização do seu forte.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº8



PROJETO DE PORTO

**AUTOR(ES):** MARNAY, C.

**DATA A QUE SE REFERE:** 1881 (23 abril 1881)

**ARQUIVO:** Administração dos Portos do Douro e Leixões (A.P.D.L)

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** -

**DESCRIÇÃO:** - O título apresenta-se ao centro na parte superior da carta;

-A escala (1/5000) assim como o índice e a data estão no canto inferior direito;

-O Norte está representado no canto superior esquerdo de uma forma subtil;

-As duas pontes (madeira e ferro) que ligam as duas margens da cidade;

-Existem umas linhas vermelhas no centro da carta que representam o porto projetado com 72 hectares de superfície;

-Apresenta só os quarteirões que confrontam com o rio na margem Norte da cidade;

-A geografia a Poente e a Sul da cidade com a representação das dunas e dos montes;

-Na margem Norte da cidade tem a doca em construção;

-O limite da expansão da cidade a poente está definido.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº9



PLANO DE MELHORAMENTO DE VIANA DO CASTELO

**AUTOR(ES):** COSTA, João Thomaz

**DATA A QUE SE REFERE:** 1882

**ARQUIVO:** -

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: FERNANDES (2005).

**DESCRIÇÃO:** -Escala gráfica e orientação no canto inferior direito da carta;

-Carta que apresenta um território abrangente da cidade com uma consolidação da malha urbana já existente;

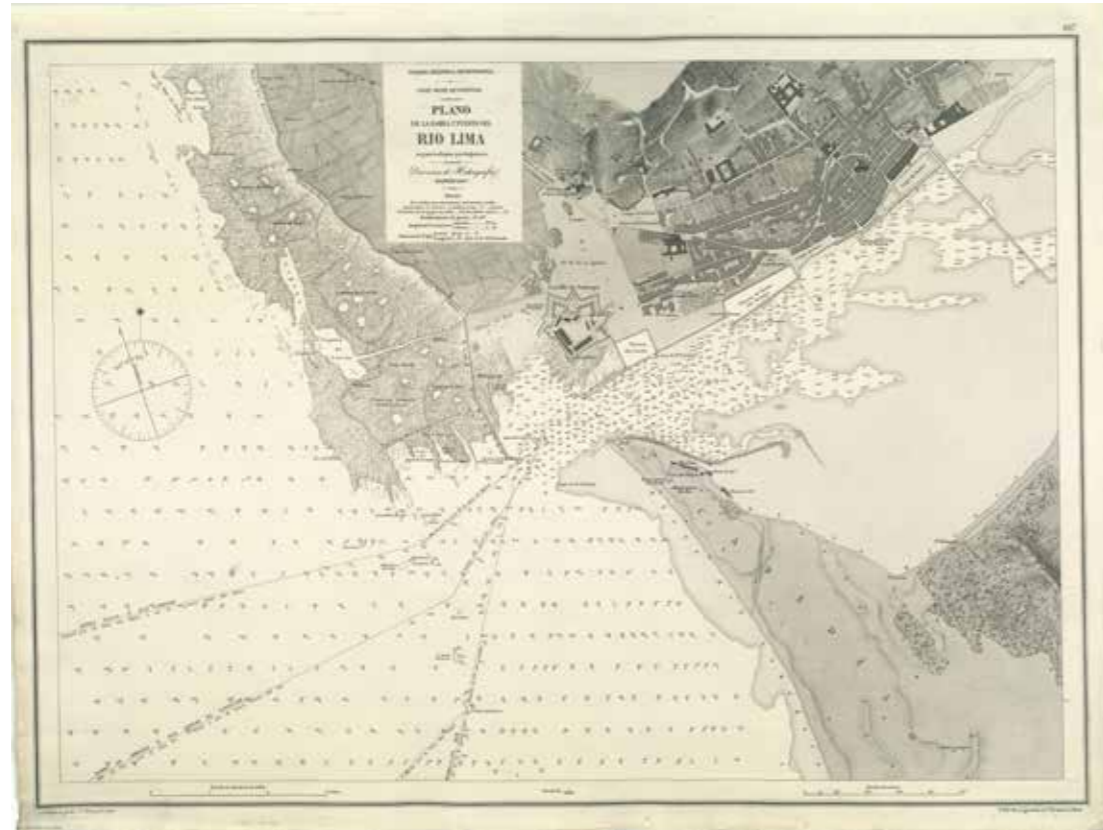
-Destaque para as estradas do lado Nascente da cidade que se estendem longitudinalmente ao longo do rio e que são ligadas por ruas perpendiculares ao rio;

-A tracejado está representada a linha do caminho de ferro que faz a ligação a Vigo (Espanha) e serve de barreira/separação do centro histórico da cidade;

-Crescimento da cidade ao longo da Rua da Bandeira que fazia a ligação a Ponte de Lima (direção para Nascente);

-Edificação na margem Sul da cidade, no seguimento da ponte de madeira que ligava as duas margens.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº10



PLANO DE LA BARRA Y PUERTO DEL RIO LIMA

**AUTOR(ES):** CLEMENTE, Galván

**DATA A QUE SE REFERE:** 1887

**ARQUIVO:** Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico (B.V.P.B)

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Pesquisada no site: <https://www.europeana.eu>

**DESCRIÇÃO:** -O título aparece ao eixo da carta na parte superior onde se lê “Plano de la barra y puerto del Rio Lima”, ainda na mesma zona aparecem alguns dados sobre a amplitude da maré e da situação do bugio, informações estas que têm importância para o plano do porto do Rio Lima.

-A orientação vem no lado esquerdo da carta numa forma de circunferência com os 4 pontos cardeais marcados;

-No canto inferior esquerdo tem a escala gráfica em milhas, ao centro a escala da carta (1/5000) e no canto inferior direito a escala gráfica em metros;

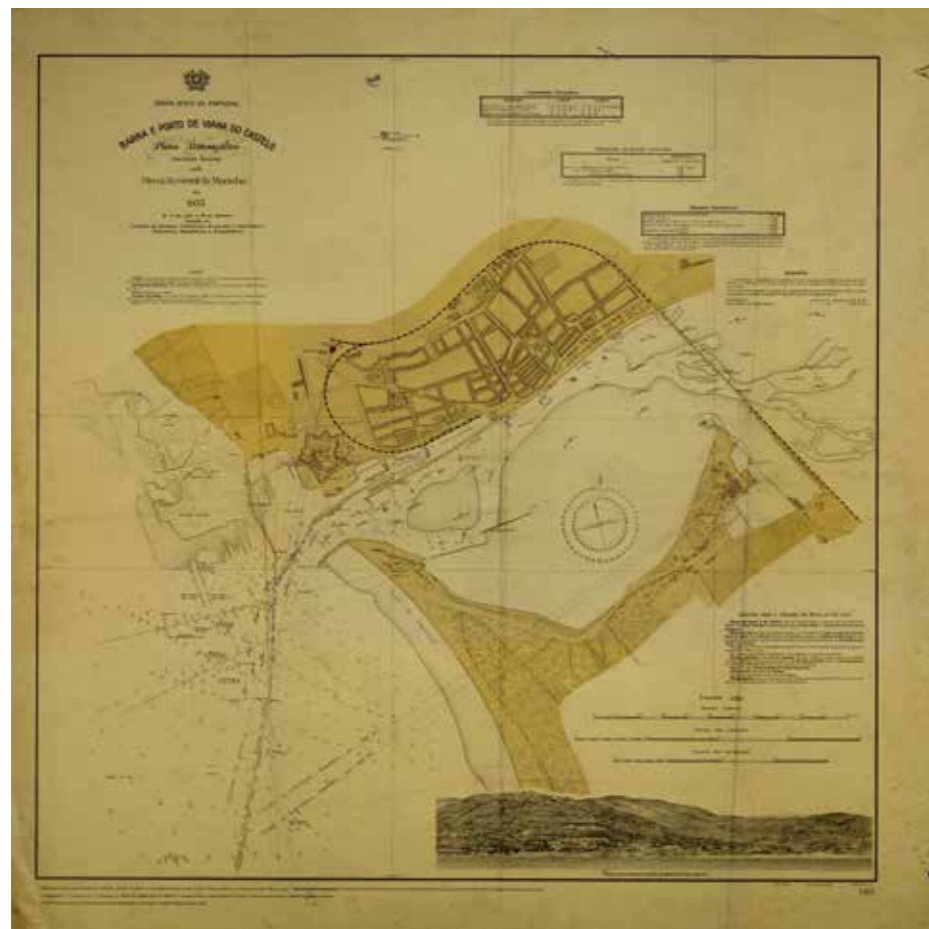
-Na margem sul da cidade tem a representação dos fornos da cal assim como a praia do cabedelo representada;

-A cinza escuro podemos identificar os edifícios mais importantes;

-Os jardins públicos aparecem com expressão na carta;

-Interiores dos quarteirões pormenorizados e loteados bem como os campos de cultivo fora do núcleo histórico.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº11



BARRA E PORTO DE VIANA DO CASTELO – PLANO HIDROGRÁFICO

**AUTOR(ES):** SILVA, José

**DATA A QUE SE REFERE:** 1933 (gravado em 1935)

**ARQUIVO:** Arquivo Municipal Viana do Castelo (A.M.V.C)

**COTA DO ARQUIVO:** 60469C

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: PACHECO (2017).

**DESCRIÇÃO:** -Título no canto superior esquerdo da carta que se lê “Barra e Porto de Viana do Castelo – Plano Hidrográfico”;

-A legenda vem por baixo do título;

-As escalas estão localizadas na zona lateral direita da carta. Escala 1/5000, escala gráfica em metros, escala de longitudes e escala das latitudes;

-No canto inferior direito tem uma imagem panorâmica da cidade de Viana do Castelo vista da margem sul;

-A orientação vem ao centro da carta numa forma de circunferência com os 4 pontos cardeais marcados;

-A tracejado está representada a linha de caminho de ferro que vai em direção a Vigo e com a ligação à doca de flutuação;

-O ponto vermelho representa o farolim posterior;

-Quarteirões da malha histórica bem delineados;

-Os edifícios públicos são que estão identificados.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº12



ANTE PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DE VIANA DO CASTELO

**AUTOR(ES):** AGUIAR, João

**DATA A QUE SE REFERE:** 1945

**ARQUIVO:** Arquivo Municipal Viana do Castelo (A.M.V.C)

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: BARRETO (2003) e REIS (2008) LOBO(1995).

**DESCRIÇÃO:** -Título no canto superior esquerdo da carta que se lê “Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo”;

-Legenda no canto superior direito da carta;

-Orientação cardinal por baixo do título da carta;

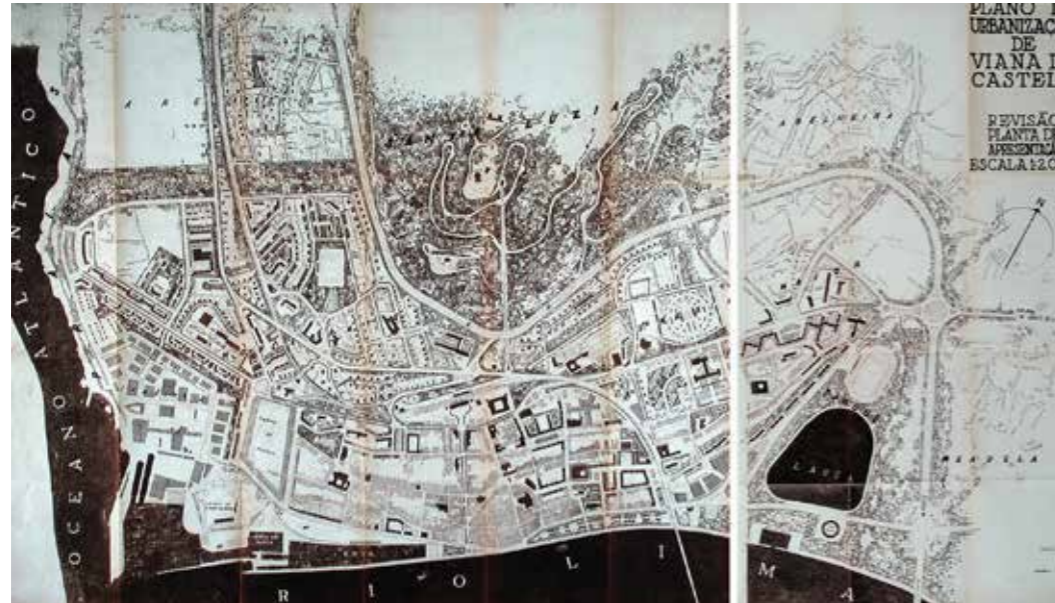
-Expansão da cidade para Nascente, Poente e Noroeste;

-A Nascente o Bairro do jardim em construção;

-Rede viária com expressão na carta;



## FICHA CARTOGRAFICA Nº13



PLANO DE URBANIZAÇÃO DE VIANA DO CASTELO

**AUTOR(ES):** AGUIAR, João

**DATA A QUE SE REFERE:** 1961

**ARQUIVO:** Arquivo Municipal Viana do Castelo (A.M.V.C)

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: BARRETO (2003) e REIS (2008).

**DESCRIÇÃO:** -Título no canto superior direito da carta que se lê “Plano de Urbanização de Viana do Castelo (Revisão)”;

-Orientação cardinal por baixo do título da carta;

-A avenida dos combatentes com expressão no centro histórico da cidade;

-Existência de uma estrada que contornava o limite do monte de santa luzia e fazia a ligação de Nascente para Norte da cidade;

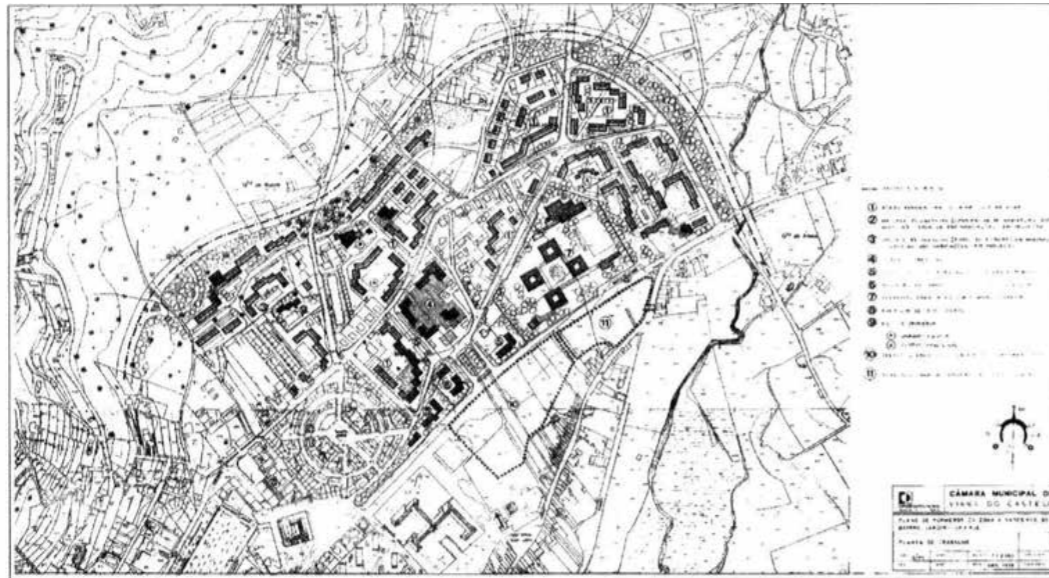
-Maior expansão urbana da cidade para Norte e Nascente;

-Praça de touros e Lagoa do jardim da cidade destaque nesta carta;

-As edificações novas no exterior da cidade têm um caracter morfológico diferente e já não são quarteirões regulares;

-A vegetação tem uma grande expressão nesta carta.

## FICHA CARTOGRAFICA Nº14



PLANO DE PORMENOR PARA A ZONA NASCENTE DO BAIRRO DO JARDIM

**AUTOR(ES):** DIAS, Carvalho

**DATA A QUE SE REFERE:** 1978

**ARQUIVO:** Arquivo Municipal de Viana do Castelo (A.M.V.C)

**COTA DO ARQUIVO:** -

**NOTAS:** Das leituras realizadas observamos que esta carta foi publicada nos textos de: BARRETO (2003)

**DESCRIÇÃO:** -Título numa legenda que está no canto inferior direito da folha que se lê “Plano de Pormenor Para a Zona Nascente do Bairro do Jardim”;

-Legenda do projeto na lateral direita;

-Orientação cardinal por cima da legenda;

-Quarteirões irregulares;

-A preto são os edifícios propostos para a expansão da malha urbana a nascente do bairro do jardim;

-Os edifícios já não fazem o desenho limite dos quarteirões;

-A tracejado um limite que fecha a expansão urbana por condicionantes geográficas.

## Reabilitação de um quarteirão

Alenquer: Residência de Professores

Trabalho de projeto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de  
Mestre em Arquitetura

## **Departamento de Arquitetura e Urbanismo**

**Mestrado Integrado em Arquitetura**

Projeto Final de Arquitetura - 2017/2018

Paulo Ricardo Ramos Ferreira - 77545

**Parte II - Vertente Prática**

Reabilitação de um quarteirão

**Grupo de trabalho:**

Paulo Ferreira | Ricardo Ribeiro

**Parte Individual**

Alenquer: Residência de Professores

**Tutor**

Pedro Viana Botelho - Professor Catedrático Convidado do ISCTE-IUL

Todas as figuras presentes neste trabalho são da autoria do grupo ou do autor, excepto quando indicado o contrário

Lisboa - Outubro 2018

## **Agradecimentos**

À professora Arquiteta Mafalda Sampayo, pela dedicação incansável, pela persistência nos momentos mais difíceis, pelas inúmeras conversas e conselhos à cerca de ambas as vertentes da tese, por toda a aprendizagem durante este ano e por todo o crescimento que adquiri tanto a nível profissional como pessoal.

Ao professor Arquiteto Pedro Botelho, pela disponibilidade e dedicação inesgotável, por toda a partilha de conhecimento, por todos os conselhos, por toda a determinação, por todo o auxílio e força nos momentos mais importantes e decisivos.

À Rita, por razões difíceis de enumerar. Por ser companheira, amiga, colega... sempre fiel. Pela companhia, pelo apoio, pela presença, pela ajuda, pela disponibilidade, entrega e determinação constante.

A toda a minha família, e em especial aos meus pais, por estarem sempre presentes, por colaborarem neste percurso, por serem amigos e por nos momentos difíceis conseguirem que nada me afetasse. Ao meu irmão, que sempre me ajudou, que sempre fez com que esta distância se tornasse pequena, a todo o humor, apoio, e felicidade constante que me proporcionou nesta fase. Ao meu tio José Alberto por ter sido um pai para mim durante a minha estadia por Lisboa e à minha prima Mécia Gonçalves por ter sido a minha irmã durante estes últimos dois anos, e por todos os conselhos e força partilhados.

Aos meus colegas, e em especial ao meu colega de grupo Ricardo Ribeiro, por ter tornado possível este trabalho, por todo o apoio e força que me deu durante o ano, por ser um verdadeiro amigo.

Ao meu grande amigo Danilo Pereira que apesar de estar longe sempre me apoiou e me ajudou nesta longa caminhada. Foi sem dúvida um amigo muito importante para conseguir concluir o curso.

À Arquiteta Marta Monteiro da Câmara Municipal de Viana do Castelo, pela paciência e disponibilidade em me fornecer informações fundamentais para o desenvolvimento do trabalho.

Aos meus amigos, Diogo Dantas, Gonçalo Silvério, Verónica Fonte, Márcio Silva e Paulo Lage por todo o carinho, todas as conversas, toda a força e toda a confiança.

**Obrigado!**

# Índice geral

## Parte II Vertente Prática

- 1 Introdução
- 3 Proposta Centro de Investigação
- 4 Proposta de Grupo
- 5 Proposta Individual

## Parte I Vertente Teórica

- 1 Introdução
- 2 Capítulo I - O processo de urbanização de Viana do Castelo
- 3 Capítulo II - Eixos visuais de relação direta com o rio em Lisboa e Barcelona
- 4 Capítulo III - Eixos visuais de relação direta com o rio em Viana do Castelo
- 5 Capítulo IV - Conclusão

# Parte II

Vertente Prática

## Parte II Vertente Prática

<b>1</b>	<b>Introdução</b>	<b>13</b>
1.1	Alenquer Vila	17
1.2	Evolução da Malha Urbana	18
1.3	Ortofotomapa	22
<b>2</b>	<b>Proposta Centro de Investigação (Wine &amp; Research)</b>	<b>25</b>
2.1	A Proposta	27
<b>3</b>	<b>Proposta de Grupo</b>	<b>31</b>
3.1	O quarteirão	33
<b>4</b>	<b>Proposta Individual</b>	<b>39</b>
4.1	Residência de Professores	40
4.2	Memória descritiva	41

## Reabilitação de um quarteirão

Alenquer. Residência de Professores

Parte II - Vertente Prática

Reabilitação de um quarteirão

Grupo de trabalho:

Paulo Ferreira | Ricardo Ribeiro

Parte Individual

Alenquer: Residência de Professores

Tutor

Pedro Viana Botelho - Professor auxiliar convidado do ISCTE-IUL



# 1. Introdução

## Alenquer



## 1.1 Introdução

O presente trabalho de projeto final de Arquitetura consiste numa abordagem sobre um território com necessidades especiais, que se encontra em grande carência de um olhar que entenda as suas necessidades.

A vila de Alenquer, localizada a 32 km de Lisboa, encontra-se próxima das grandes redes viárias como a A1, eixo principal de ligação ao norte do país, bem como a A10 e toda a infraestrutura que está adjacente. As existências destas grandes estruturas de circulação também fizeram com que Alenquer perdesse muito do seu movimento, que anteriormente era conseguido através da estrada Nacional e que nos dias de hoje já não se torna obrigatório passar na vila para seguir rumo ao Norte. Com isto, reflete-se um declínio de pessoas que visitam a vila.

Há uma urgência em reabilitar partes da vila de Alenquer para que esta possa ser melhor, mais dinâmica e aberta para as pessoas. Para tal existem várias propostas de promoção da visibilidade.

A vila de Alenquer sempre teve uma forte ligação ao vinho e às vinhas, sendo atualmente uma das principais atividades económicas da região. Recentemente tem existido uma maior aposta na divulgação deste setor, conseguindo atualmente dedicar um espaço para o Museu do vinho.

Através do fenómeno do envelhecimento populacional que se tem dado pelo conselho todo, existem zonas como a judiaria, que se encontram em abandono e em completa degradação do seu património construído, bem como uma desvitalização da população. Existe então uma necessidade de combater este fenómeno, que passa por trazer pessoas novas para Alenquer, conseguindo oferecer melhores condições e melhores infraestruturas.

## 1.2 Evolução da Malha Urbana



1927



1930



1942



1965

## 1.2 Evolução da Malha Urbana



1992



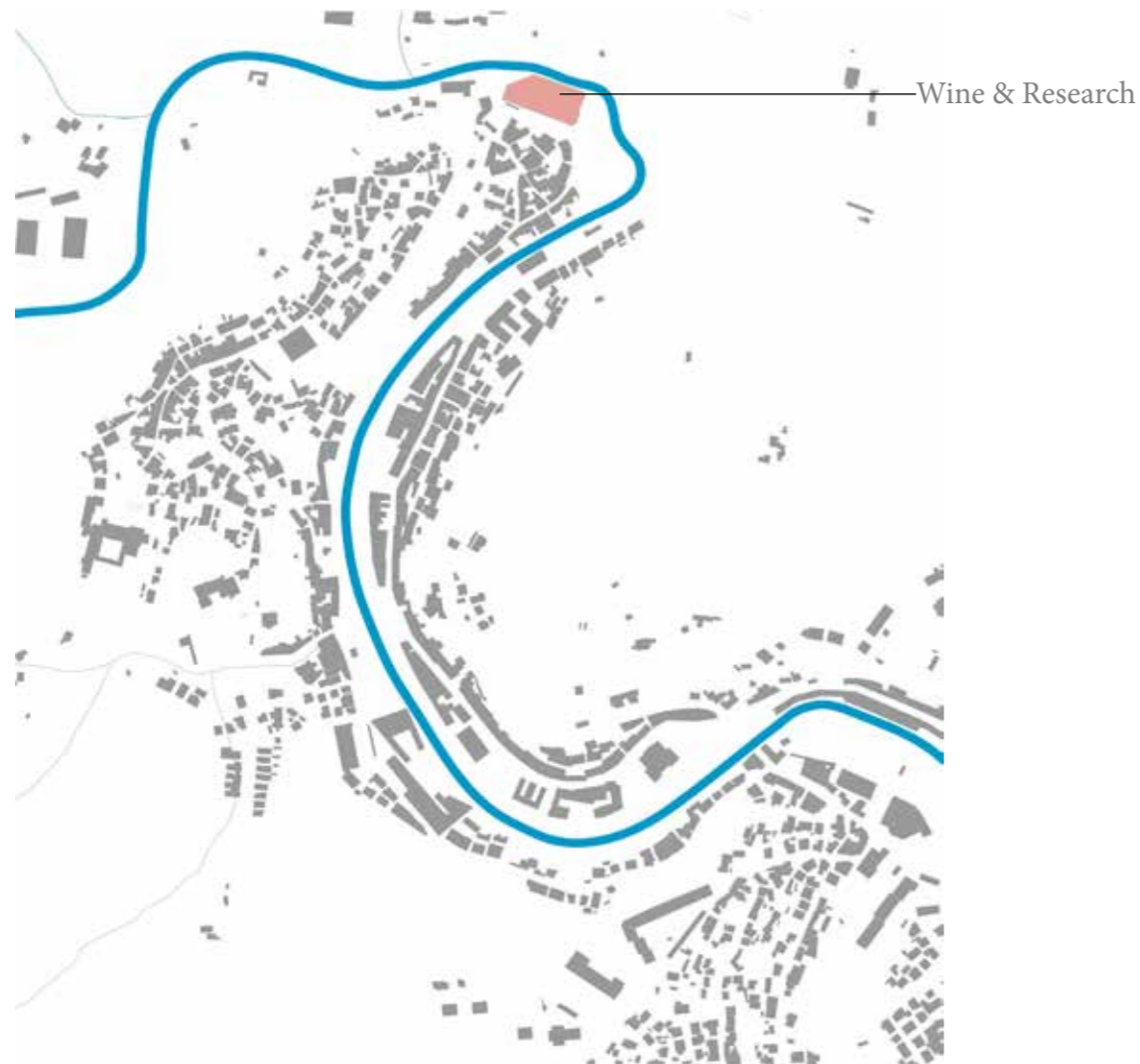
2009



2016



## 2. Proposta Centro de investigação Wine & Research



Planta de localização Wine & Research

## 2.1 A Proposta

Uma das grandes atividades económicas de Alenquer é a agricultura, mais propriamente a vinha e o vinho, inserida na rota dos vinhos do Oeste. A vila conta já com alguns equipamentos de divulgação das quintas e vinhos da região, o museu do vinho, onde se pode observar a evolução do vinho, bem como realizar provas dos mesmos.

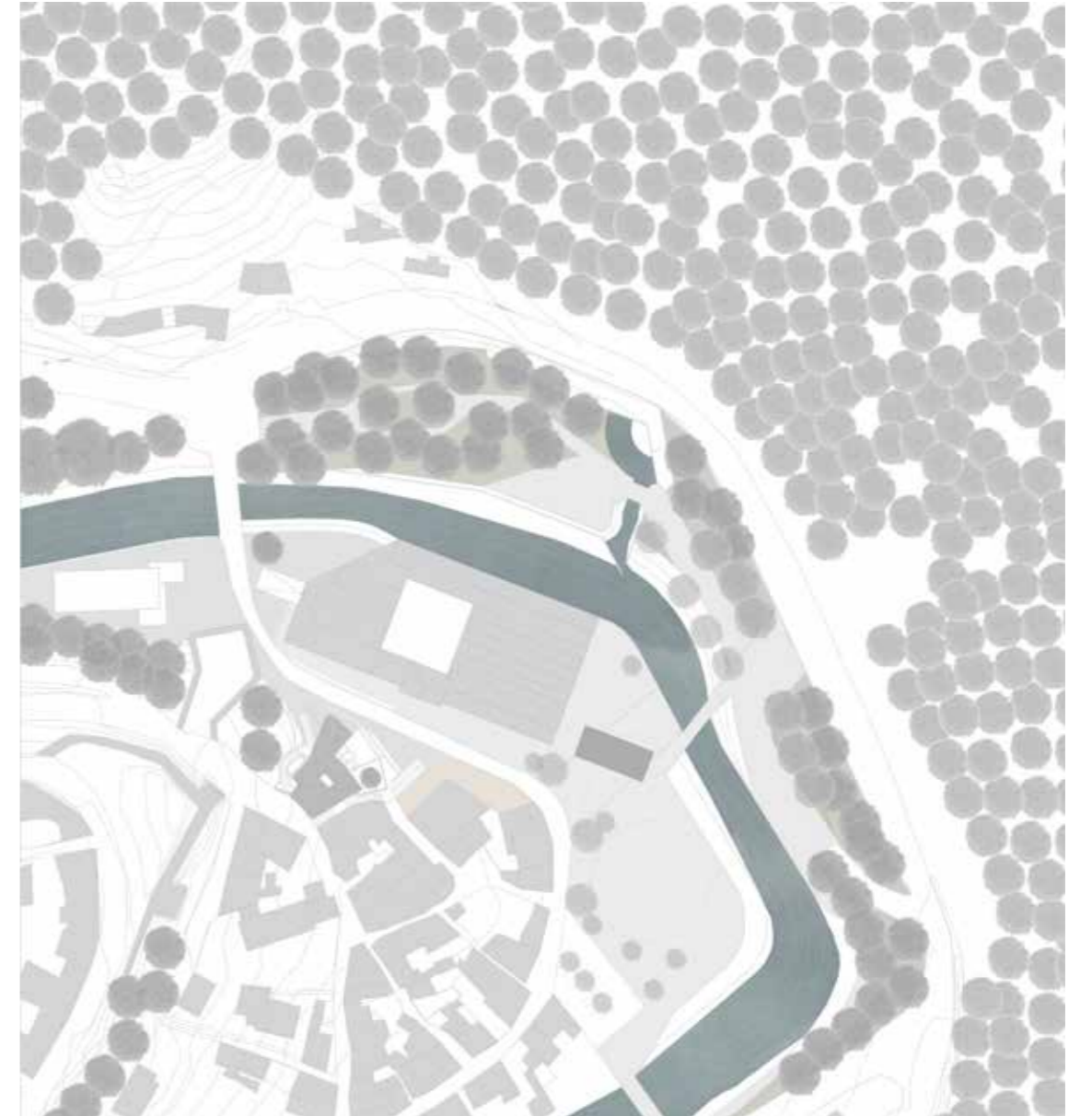
Com vista a um desenvolvimento maior no que diz respeito à cultura vinícola, foi proposto no âmbito de projeto final de Arquitetura, no ano anterior, um centro de investigação e polo universitário para que o conhecimento sobre os vinhos da região pudesse ser explorado, investigado e assim apurar os vinhos.

A proposta contém então a reestruturação da rota dos vinhos do Oeste, de modo a que esta possa percorrer os conselhos já inseridos, mas em modo de percurso contínuo e terminar junto do Museu do Vinho em Alenquer, bem como junto do novo centro de investigação (Wine & Research).

O centro de investigação iria trazer assim uma nova dinâmica a Alenquer, atraindo novas pessoas por questões lúdicas, experimentação dos vinhos da região e por pessoas que seriam trabalhadoras ou investigadoras no Wine & Research.

Por fim, a existência de pessoas de permanência e de passagem em Alenquer iria ser constante o que refletiria numa dinamização da vila e numa vivência cultural maior.





Planta de Implantação Wine & Research (Nuno Pereira)

### **3. Proposta de Grupo** **Reabilitação do Quarteirão**



Planta de Localização - Proposta

### 3.1 O bairro

A nossa proposta de grupo passa por um olhar para a zona norte de Alenquer, mais propriamente a Judiaria, e reabilitar um dos bairros que está com necessidades de requalificação. Quando nos deparamos com a zona de intervenção foi possível ver os efeitos do envelhecimento da população, este fator permitiu a que muitos dos edifícios desta área ficassem devolutos, contribuindo assim para a desertificação da mesma.

Numa primeira fase em que foram procurados locais para a intervenção, foi possível observar bastantes edifícios abandonados, em que a maioria estava devoluta ou em mau estado de conservação. Esta primeira fase da proposta passava por pontuais intervenções que reabilitariam cirurgicamente zonas ao longo de um percurso desde a Câmara até ao Areal, bem como equipamentos que permitissem o uso da comunidade.

Assentando sobre a nova proposta para o centro de investigação do vinho, propomos reabilitar um bairro que se encontra em mau estado de conservação e completamente ao abandono, fazendo então reabilitações de antigos edifícios, bem como apresentando novas propostas de modo a completar o território e resolver problemas de acessibilidade e privacidade. A proposta consiste em devolver a esta zona de Alenquer uma vivência que se perdeu em tempos, trazendo novas pessoas para viver nestas comunidades. Devido à proximidade do centro de investigação, surge então a oportunidade de criar um composto de residências quer para estudantes quer para os investigadores/professores do Wine & Research, que se possam encontrar deslocados das suas cidades.



Planta de Implantação  
Proposta de Grupo  
(redução da escala 1.400)



**4. Proposta Individual**  
**Residência de Professores**

#### **4.1 Residência de Professores**

A vontade de criar uma nova “vida” em Alenquer com o objetivo de trazer novas pessoas para a vila, procura trazer uma dinamização que em tempos foi perdida. A proposta para a fábrica de papel em criar um Centro de Investigação de Vinhos traduz novas necessidades para este local. Com isto, a falta de habitações para estudantes e professores que consequentemente serão necessárias na implantação deste centro, é o resultado da proposta de uma residência de professores de modo a conseguir ajudar esta necessidade. (A proposta da residência de estudantes é feita pelo meu colega Ricardo Ribeiro onde poderá ser consultada no trabalho final do mesmo).

Esta residência é composta pela reabilitação de duas habitações já existentes no quarteirão que se encontravam em mau estado e pela proposta de mais 3 edifícios. Deste modo, consegue-se o alojamento de um maior número de professores, mas também uma requalificação maior do quarteirão, criando espaços de lazer, permanência, zonas privadas e um melhoramento no que diz respeito às acessibilidades.



## 4.2 Memória descritiva

A proposta da residência de professores está dividida em três momentos: a requalificação de dois edifícios bastante degradados que, no entanto, foi pretendido manter o máximo da sua origem; a proposta de dois edifícios que fecham o perímetro do quarteirão; a proposta de um volume no interior do quarteirão que possui mais três habitações e um espaço de lazer que será essencial para a convivência entre professores e alunos.

O primeiro edifício a reabilitar (planta cota 32), é a habitação destinada a pessoas de mobilidade reduzida. Esta mantém todas as paredes estruturais e apenas são removidas duas paredes divisórias. É feito um aumento do vão pertencente à fachada que fica voltada para o interior do quarteirão e conseqüentemente elimina-se um anexo no exterior que confrontava com esta fachada. Como se trata de uma casa destinada a pessoas de baixa mobilidade teve-se em atenção vários parâmetros que são necessários para tal. Esta habitação de tipologia T1 é composta por uma sala e cozinha (kitchenette), uma casa de banho com chuveiro (assento no interior do chuveiro), sanita e lavatório e um quarto com roupeiro. A entrada desta habitação é feita pelo interior do quarteirão e esta tem acesso por um portão pelo Beco do Matambuzio e pela residência de estudantes (projeto do meu colega Ricardo Ribeiro). A cobertura é de duas águas paralelamente à rua, sem caleiras ou sistema de recolha de águas.

A segunda reabilitação é o edifício (planta cota 36) que confronta com o anterior a Nascente, e tem a mesma lógica no que diz respeito à sua reabilitação em preservar o máximo da sua origem. Mantém todas as paredes estruturais e são eliminadas três paredes divisórias. É feita uma abertura na fachada do interior do quarteirão e conseqüentemente são eliminados dois anexos no exterior, e que sucessivamente, um deles dá lugar a



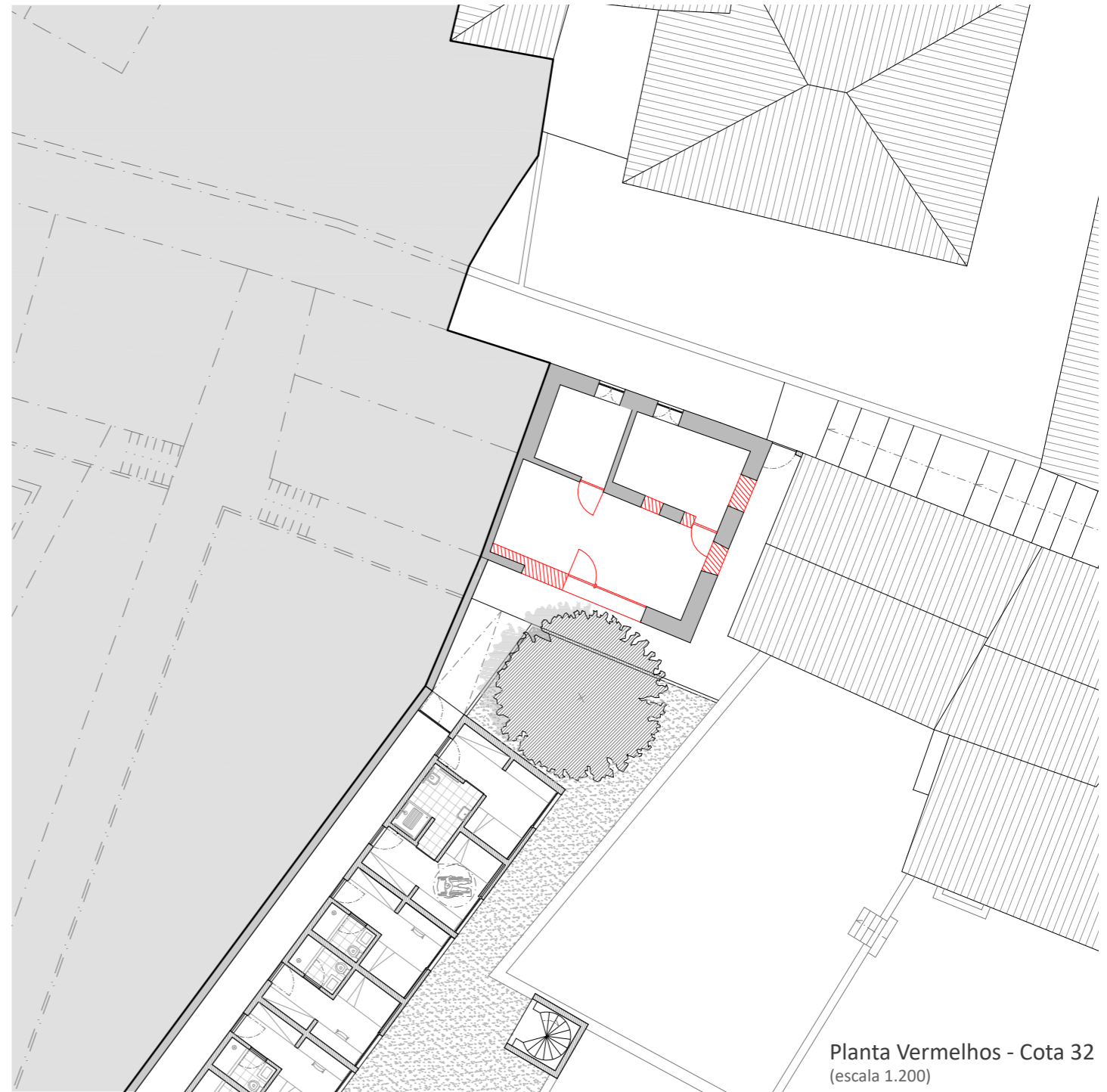
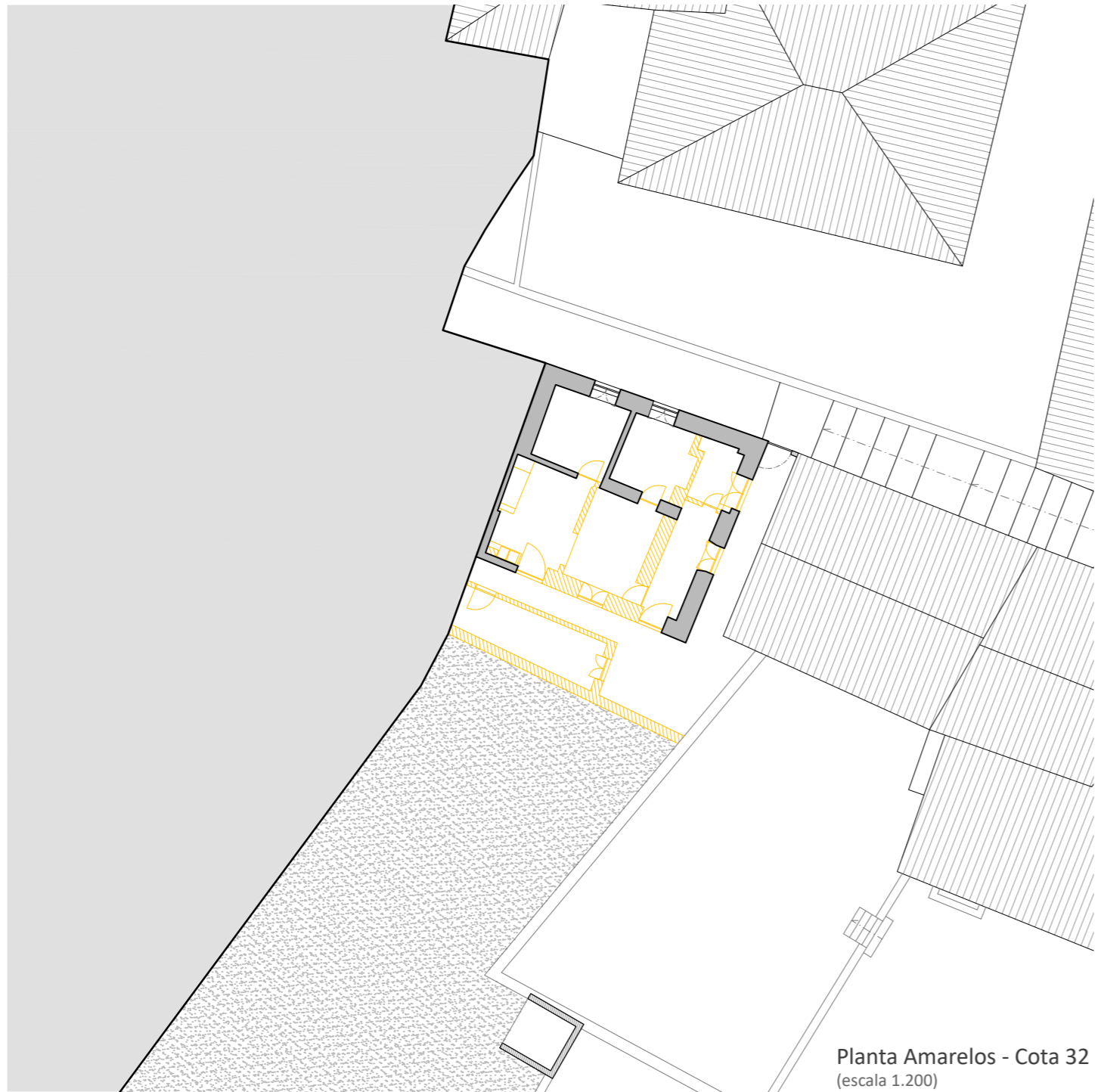
outro edifício proposto que iremos pormenorizar seguidamente. Habitação de tipologia T2, com uma cozinha e sala (Kitchenette), uma casa de banho com banheira, sanita e lavatório, dois quartos que são mantidos na mesma disposição da organização original da casa. A entrada deste edifício é feita pelo Beco do Matambuzio, de modo a manter a fachada e a organização original da mesma, mas também poderá ser feita pelo interior do quarteirão, pois tem uma porta que dá acesso ao espaço comum. A cobertura é de duas águas paralelamente à rua, sem caleiras ou sistema de recolha de águas.

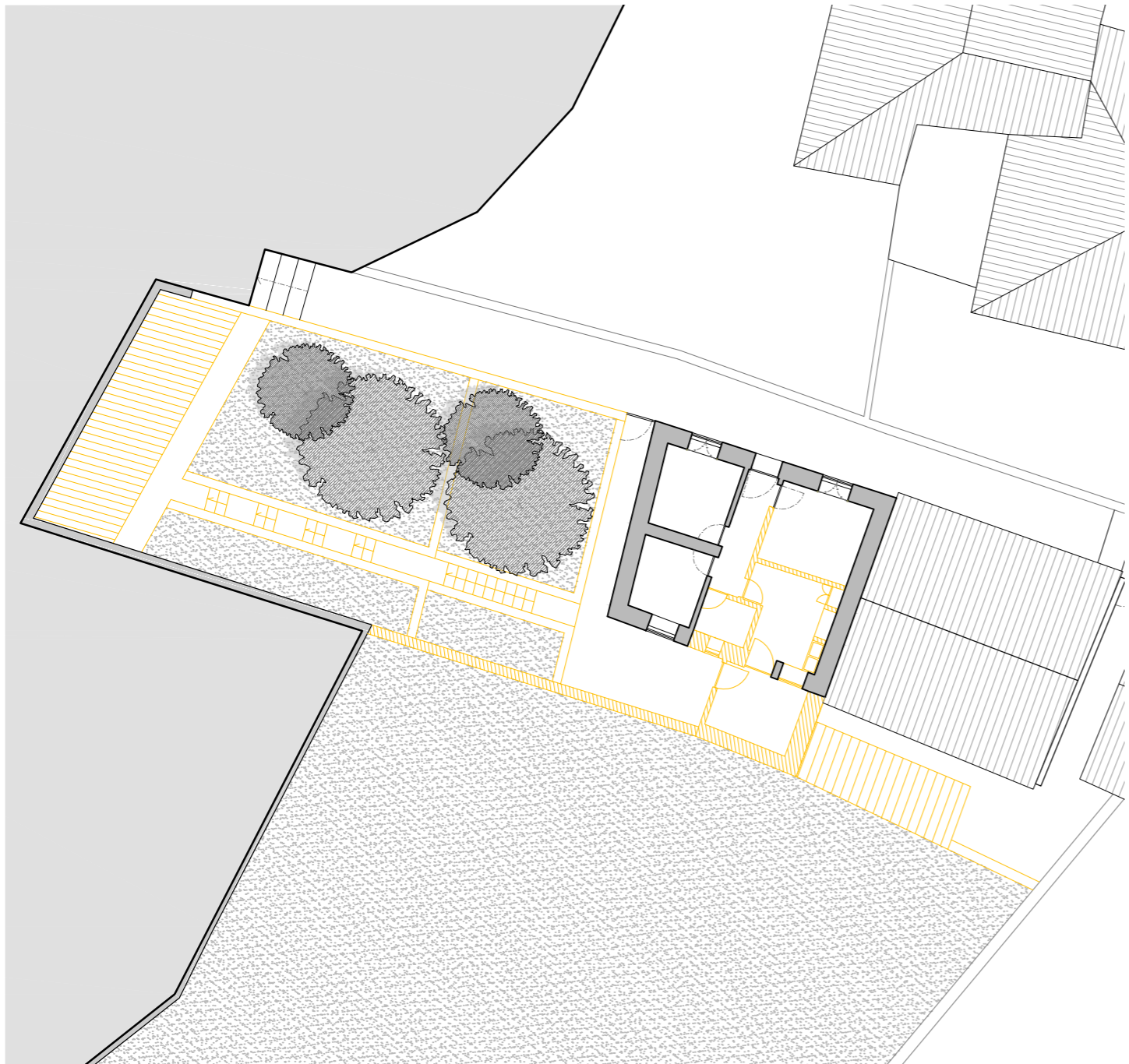
As propostas das duas habitações para fechamento do quarteirão são dois volumes com a mesma lógica topográfica e métrica dos edifícios reabilitados. Com uma diferença de 1.00m na sua implantação estes conseguem uma relação agradável com o existente onde apenas se altera a cobertura que passa a ter apenas uma pendente para o interior do quarteirão. A recolha das águas é feita através de uma caleira na cobertura que conduzirá as águas para uma lateral do edifício, fazendo a sua descarga. As entradas para as habitações são pelo interior do quarteirão e por um portão de acesso no Beco do Matambuzio. Estas casas de tipologia T1 são divididas em duas zonas: uma zona social com sala e cozinha e, uma zona privada com o quarto e a casa de banho (banheira, bidé, sanita e lavatório). Os vãos das cozinhas e casas de banho são rasgos superiores com 0.50m de altura de forma a conseguir fazer a ventilação e iluminação do interior do edifício sem colocar em causa a privacidade dos utilizadores.

Por fim, o volume proposto no interior do quarteirão é constituído por 3 habitações e um espaço exterior de lazer, que é formado por dois barbecues e uma área de sombreamento composta por um ripado de madeira e umas trepadeiras, o que funcionará para fazer alguns convívios e como espaço social do quarteirão. Este volume é parcialmente enterrado de modo a criar uma lógica de socacos com o edifício da residência de estudantes, conseguindo ainda diminuir a altura visual que o muro de contenção de

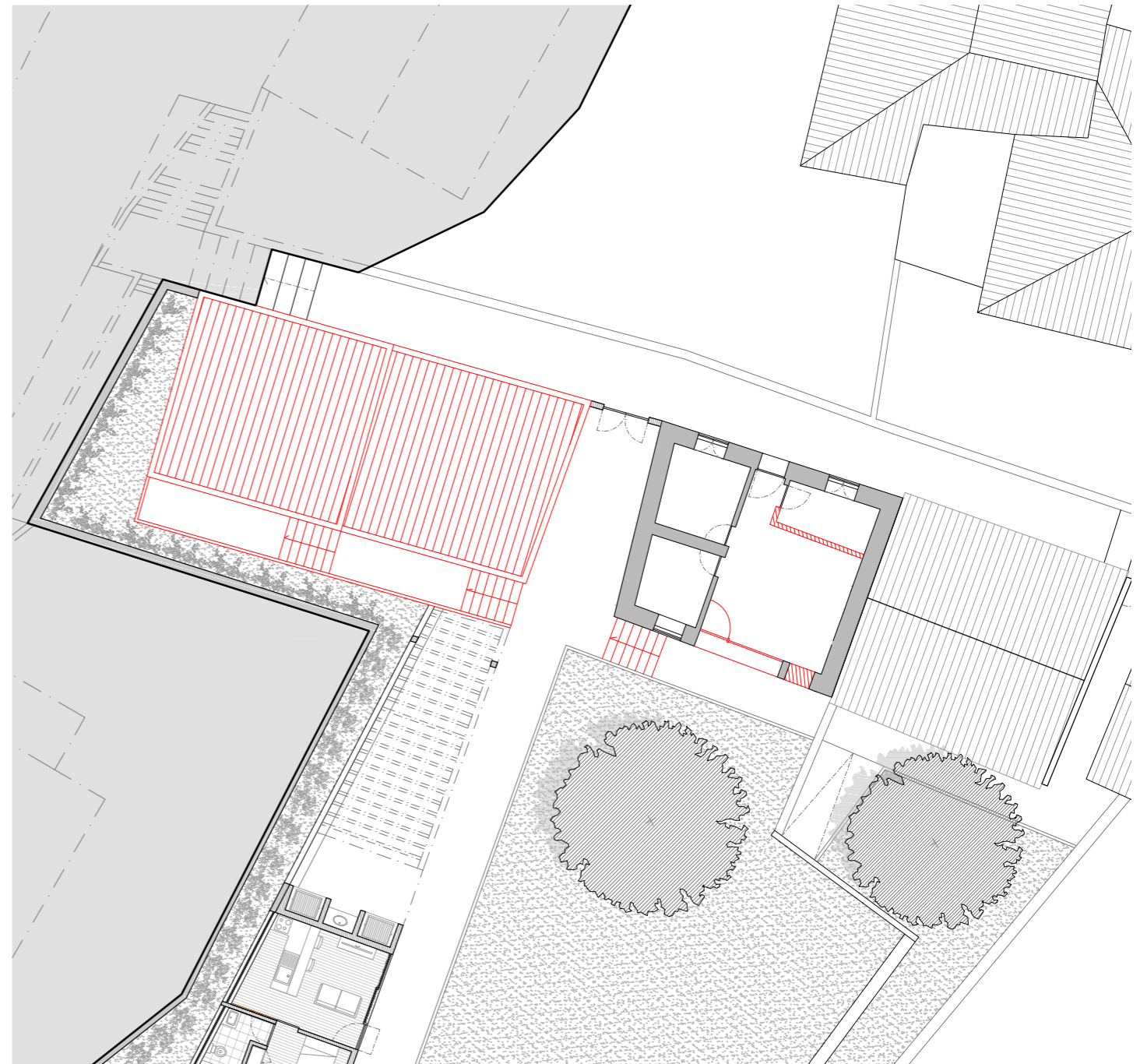
terras (4.00m) que pertence a uma casa a norte do quarteirão, consegue fazer sentir-se no interior do mesmo. Casas de tipologia T1 com a mesma organização de espaços das anteriores, onde apenas se altera a disposição das bancas das cozinhas. A entrada para estas casas é feita pelo interior do quarteirão e são compostas por uma cobertura plana ajardinada única.

Com todas estas intervenções, conseguimos também resolver aspetos exteriores às habitações, criando assim áreas ajardinadas, colocando árvores de folha caduca de modo a que no verão se tire proveito da sombra que esta nos oferece e no inverno se consiga mais luz no interior das habitações. Também foi feito um desenho do espaço exterior de modo a conseguir criar acessos às diferentes cotas com o auxílio de escadas e rampas, resolvendo assim alguns problemas de acessibilidades que existiam.

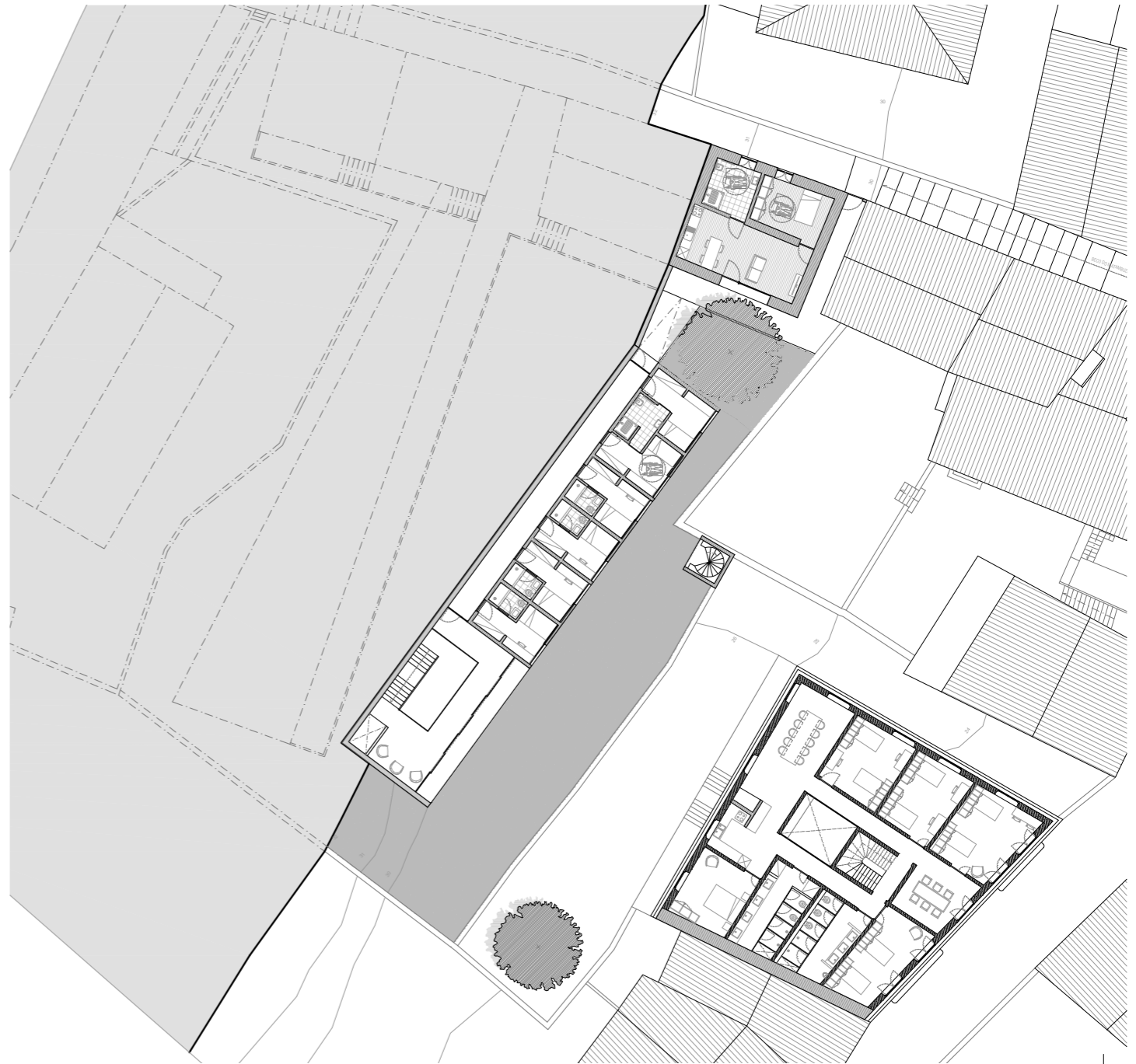




Planta Amarelos - Cota 36  
(redução escala 1.200)

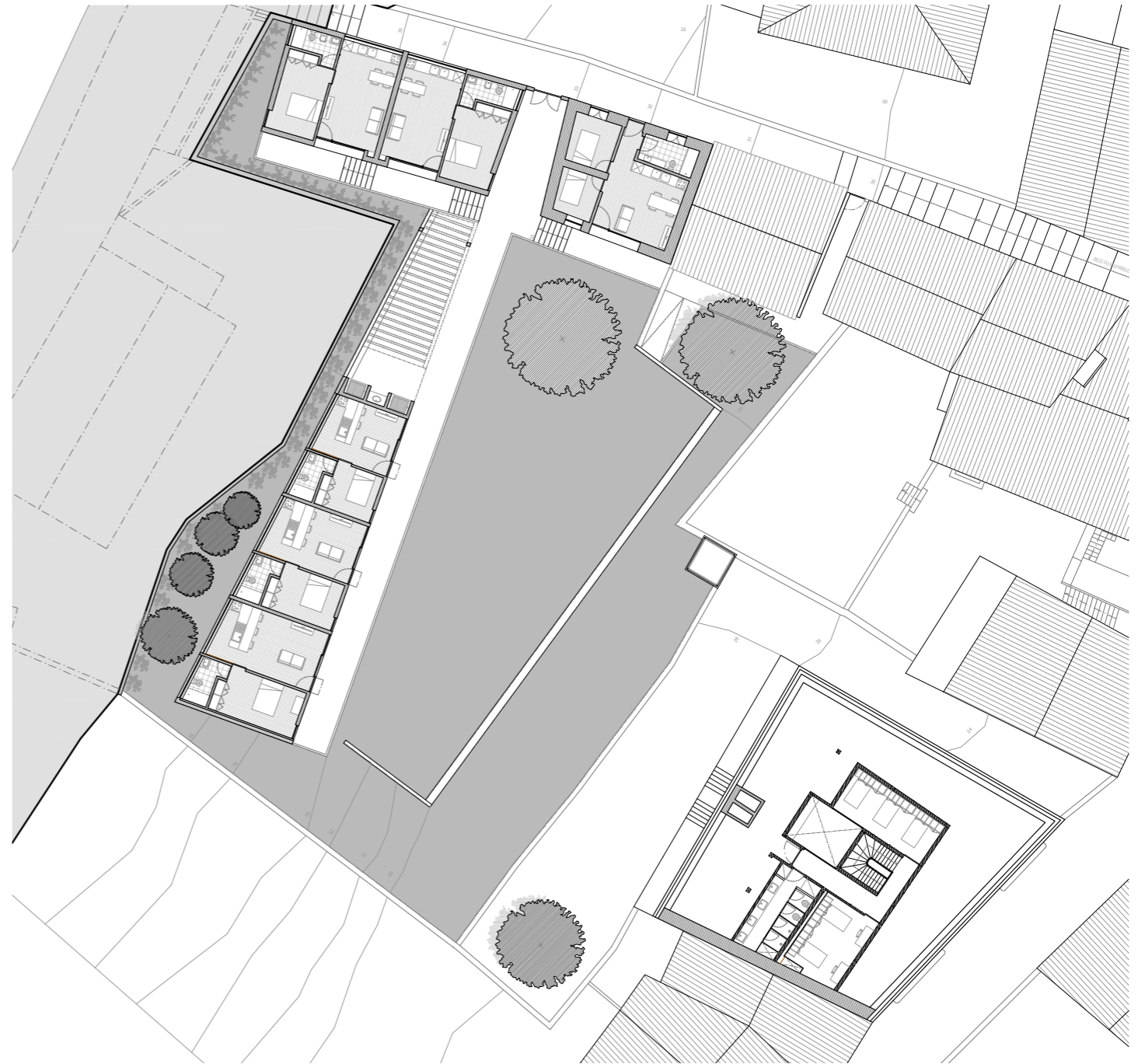


Planta Vermelhos - Cota 36  
(escala 1.200)



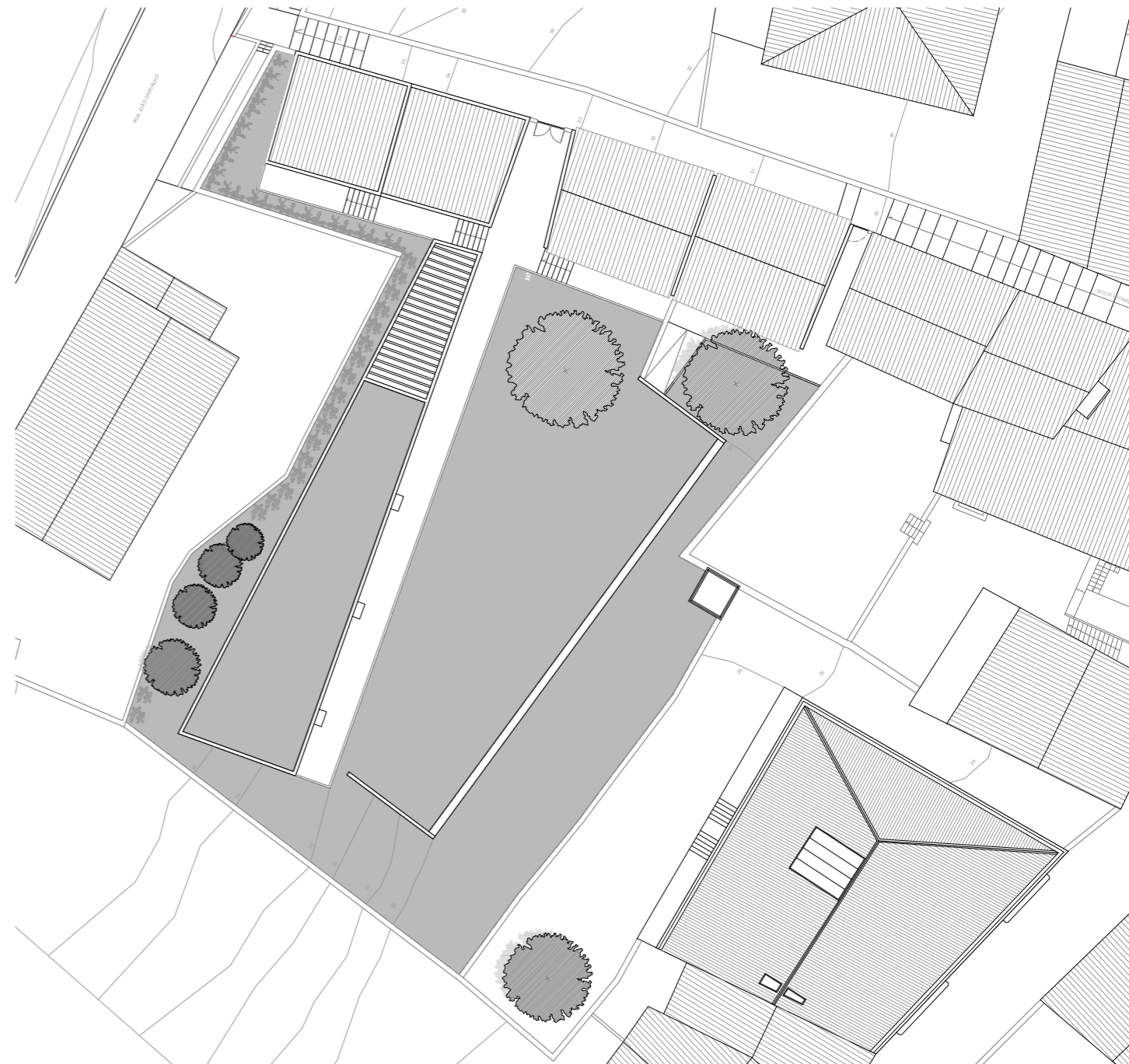
Planta Cota 32  
(redução de escala 1.100)





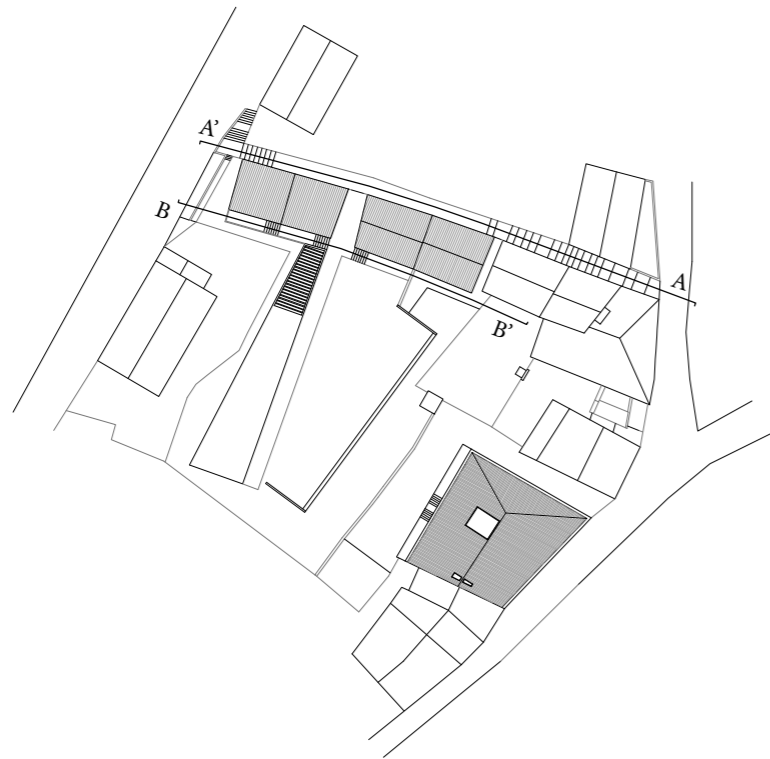
Planta Cota 36  
(redução de escala 1.100)





Planta de cobertura  
(redução de escala 1.100)





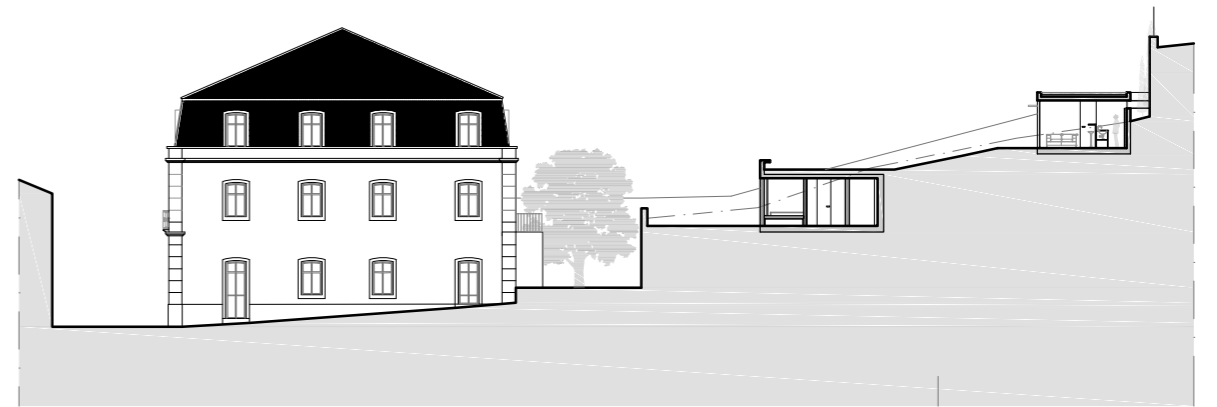
Corte A-A'

(redução de escala 1.100)



Corte B-B'

(redução de escala 1.100)



Corte C-C'

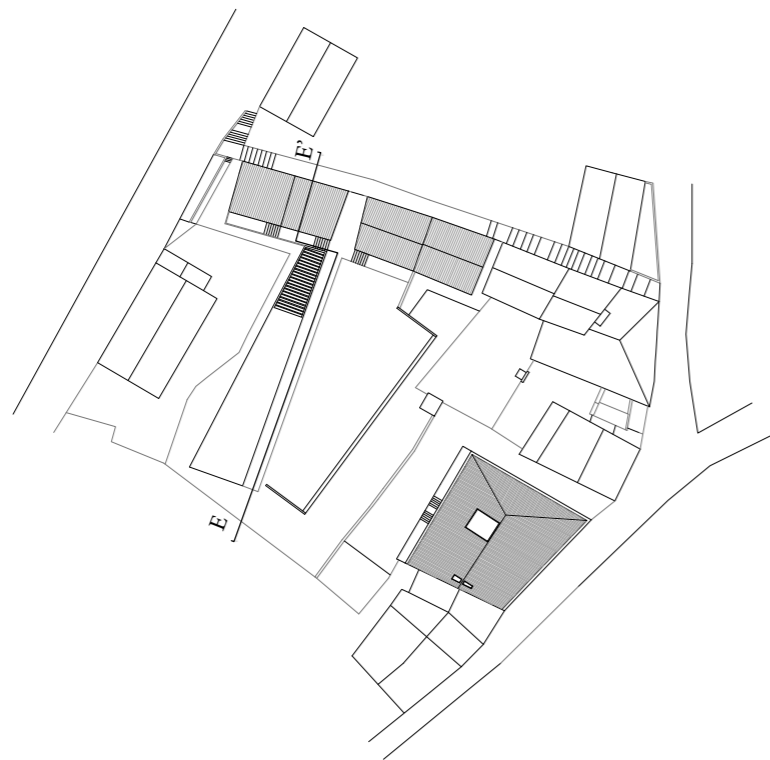
(redução de escala 1.100)



Corte D-D'

(redução de escala 1.100)





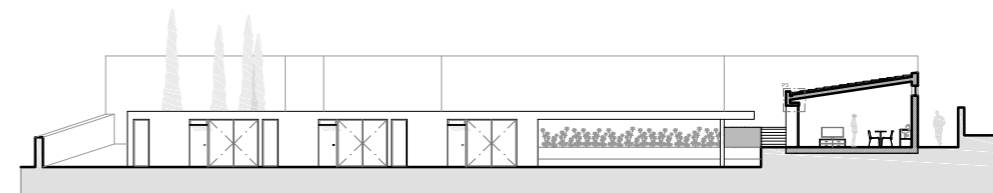
Alçado Nascente

(redução de escala 1.100)



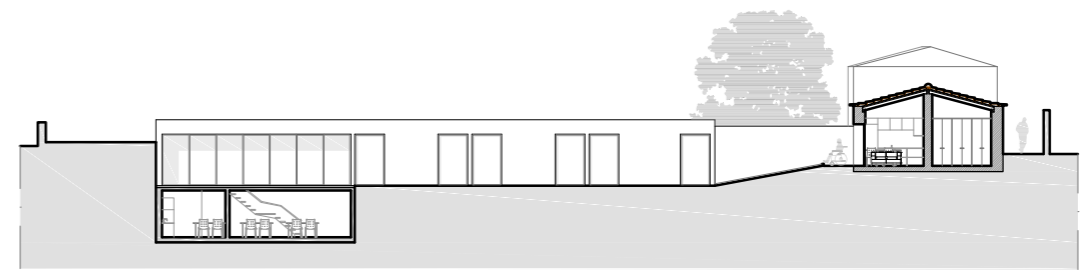
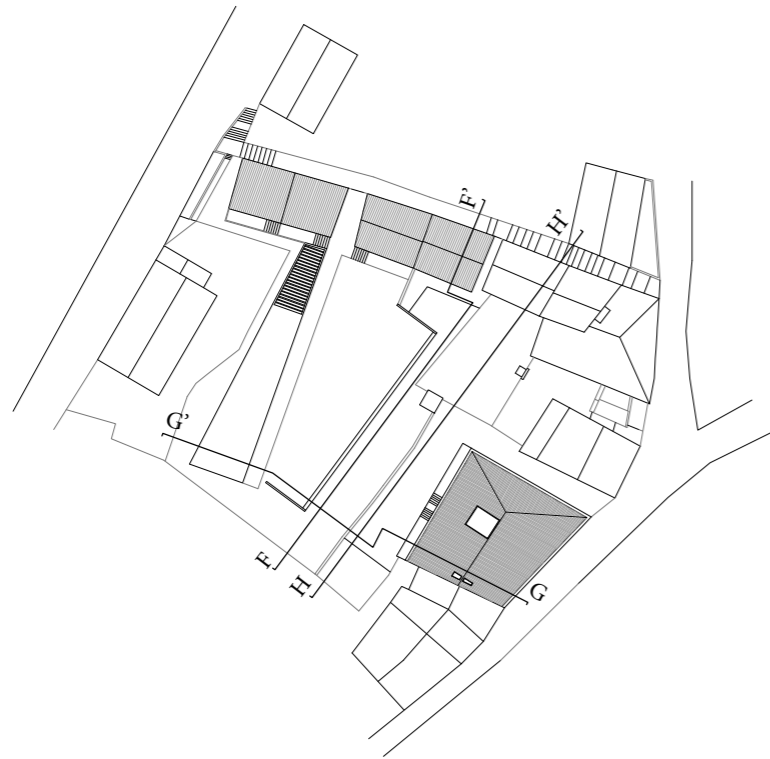
Alçado Poente

(redução de escala 1.100)



Corte E-E'

(redução de escala 1.100)



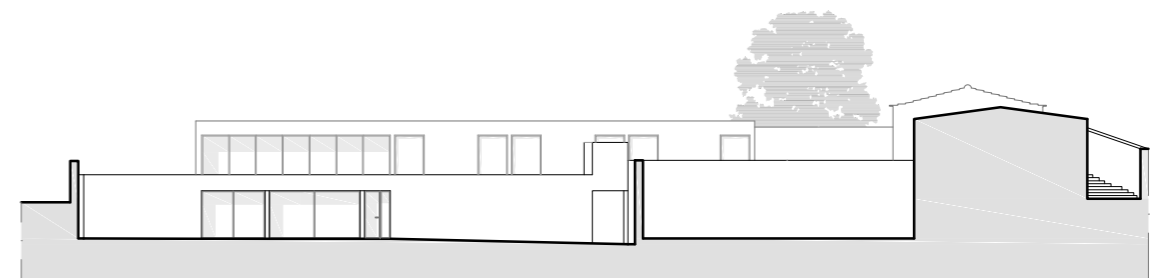
Corte F-F'

(redução de escala 1.100)



Corte G-G'

(redução de escala 1.100)



Corte H-H'

(redução de escala 1.100)

