INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Chaves: novas ligações na cidade e a margens do rio Tâmega

Carlos Miguel Pinto Marques

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador(a):
Doutor Paulo Alexandre Tormenta Pinto, Professor Catedrático, Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

Orientador(a):
Doutor Pedro da Luz Pinto, Professor Auxiliar, Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2022

TECNOLOGIAS
E ARQUITETURA

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Chaves: novas ligações entre cidade e margens do rio Tâmega

Carlos Miguel Pinto Marques

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador(a):
Doutor Paulo Alexandre Tormenta Pinto, Professor Catedrático, Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

Orientador(a):
Doutor Pedro da Luz Pinto, Professor Auxiliar, Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2022

Agradecimentos

Um obrigado ao Doutor Paulo Alexandre Tormenta Pinto pelas lições e ensinamentos.

Ao “tutor” Francisco Freitas, obrigado pelo apoio nesta etapa final do percurso académico.

Aos meus pais, a quem devo tudo, um obrigado não chega. Sem vocês não teria chegado aqui. Mãe, o ser humano mais bonito que já conheci, agradeço pela tua presença nos bons e maus momentos. Pai, o esforço que tens feito para que tudo isto fosse possível demonstra a pessoa magnifica que és.

Aos amigos, que este percurso académico me deu, quero agradecer todo o apoio e momentos que proporcionaram.

Aos amigos mangualdenses, sem vocês eu não saberia o quão boa a vida é.

Inês, um especial obrigado pelo apoio e carinho.

Chaves

Chaves: novas ligações na cidade e margens do rio Tâmega
Carlos Miguel Pinto Marques
2022

Abtract

The essay presented arises from the proposed general theme “The Critical Monumentality of Álvaro Siza – Urban Renewal Project after the 1998 Lisbon International Exhibition (Expo 98’) “within the framework of a final architectural project. The Expo 98’ project is seen as a base model for the formalization of the polis program. The analysis of the urban evolution of the city of Chaves and the consequent study of the work of Álvaro Siza, Museu Arte Contemporânea Nadir Afonso inserted in the polis program, serve as a conceptual motto for the execution of the architectural project. The proposal seeks to resolve the current bus terminal agents to establish a new centrality in the city. An infrastructure developed around two axes that propose to generate new continuities in the urban fabric and give the city a structuring role in the development of the banks of the Tâmega River.

Keywords: Infrastructure, centrality, continuity, landscape

Resumo

O ensaio apresentado surge do tema geral proposto “ A Monumentalidade crítica de Álvaro Siza – Projeto de renovação urbana depois da exposição Internacional de Lisboa de 1998 (Expo 98’) “ no âmbito de projeto final de arquitetura. O projeto da Expo 98’ é visto como modelo base para a formalização do programa polis. A análise da evolução urbana da cidade de Chaves e o consequente estudo da obra de Álvaro Siza, Museu Arte contemporânea Nadir Afonso inserido programa polis, serve como mote conceptual para a execução do projeto de arquitetura. A proposta procura resolver as atuais fragilidades do terminal rodoviário com o intuito de estabelecer uma nova centralidade na cidade. Uma infraestrutura desenvolvida em torno de dois eixos que propõem gerar novas continuidades na malha urbana e dar à cidade um papel estruturante no desenvolvimento das margens do rio Tâmega.

Palavras-chave: Insfraestrutura, centralidade, continuidade, paisagem

Iscte Instituto Universitário de Lisboa
Ano Letivo 2021-2022

Chaves: novas ligações na cidade e margens do rio Tâmega.
Carlos Miguel Pinto Marques

Orientador: Doutor Paulo Alexandre Tormenta Pinto, Professor Catedrático, Iscte, Instituto Universitário de Lisboa
Orientador: Doutor Pedro da Luz Pinto, Professor Auxiliar, Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

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

Conteúdos

Enquadramento
1. Atlas
2. Texto Crítico
3. Proposta de grupo
4. Proposta individual

Enquadramento

O presente trabalho é realizado no âmbito do projeto de investigação “A monumentalidade crítica de Álvaro Siza - Projetos de renovação urbana depois da Exposição Internacional de Lisboa de 1998 (Expo’98)”, que procura fazer uma leitura das obras produzidas pelo arquiteto Álvaro Siza, primeiramente no contexto da Expo’98, e de seguida a propósito do Programa Polis, promovido em trinta e nove cidades do país pelo governo português.

As obras produzidas por Álvaro Siza nas cidades de Chaves, Viana do Castelo, Vila do Conde e Matosinhos são alvo de estudo aprofundado na unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura 2021/2022, coordenado por Paulo Tormenta Pinto, Pedro Luz Pinto e Ana Brandão, com a colaboração de Elodie Marques, Francisco Freitas, Filipe Prudêncio, Rita Rodrigues e Catarina Santos. O presente trabalho tem por objeto de estudo o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso (2015), em Chaves.

No decorrer do ano letivo foram produzidos diversos trabalhos de pesquisa e levantamento, com o objetivo de refletir sobre o modo de atuar de Siza, sobre a sua obra e sobre o território onde esta se insere, assim como auxiliar a elaboração de uma estratégia de atuação em grupo, e quatro posposta individuais, para a cidade de Chaves. O presente trabalho encontra-se assim estruturado em quatro partes.

A primeira parte corresponde a um Atlas de imagens produzido através da leitura crítica do texto Arquitetura Débil (1987) de Ignasi Solà-Morales, com o qual se pretende ilustrar de modo crítico o itinerário descritivo e argumentativo usado pelo autor. Porém, e à semelhança do conceito proposto por Solà-Morales, esta leitura propõe-se como um corte diagonal, uma interpretação. Não se pretende que estas imagens se assumam como referências absolutas, mas como representação de um pensamento e permitam pela, sua subjetividade inerente, outras apropriações.

Na segunda parte é desenvolvido um texto crítico sobre o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, em Chaves, realizado por Álvaro Siza, no âmbito do Programa Polis. O presente trabalho de pesquisa e levantamento assume-se como um contributo para o estudo da obra de Siza, em Chaves, e tem por objetivo a procura por evidências da capa-

cidade de Siza interpretar o tempo e o espaço, que transparece na sua forma de projetar.

Este texto organiza-se em dois capítulos. Um primeiro, com o objetivo de enquadrar o tempo e o espaço em que Siza atua e no qual se analisa cronologicamente e sequencialmente a evolução urbana da cidade de Chaves. E um segundo, focado no objeto de estudo, o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, no qual se estuda o projeto do museu e os seus componentes, assim como as circunstâncias que influenciaram o seu projeto.

No Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, é possível encontrar evidências de uma forma de projetar assente numa interpretação do local e de um enquadramento numa cultura universal. Intervindo num território fragilizado, Siza parece encontrar valor nas cicatrizes desse território e referências nessa envolvente, revelando um entendimento sobre a preservação do espírito do lugar, que valoriza o território e a sua identidade. Deste modo, o edifício é entendido como uma oportunidade para recuperar antigos referenciais e retomar relações perdidas, com o tecido urbano, com o rio, com a pedra que se encontra por toda a cidade.

Reconhecendo o museu como uma tipologia de monumento nas cidades contemporâneas, Siza projeta um edifício que é crítico em relação à sua envolvente e à sua própria monumentalidade, evidenciando uma relação de compromisso entre preservação e transformação. Com o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, Siza sublinha o potencial do museu contemporâneo exceder as suas funções enquanto contentor e se tornar parte da cidade, propõe uma arquitetura que vai para lá do objeto construído, capaz de cerzir o tecido urbano e social preexistente, transformando a cidade e os seus habitantes.

Ao longo do trabalho foi privilegiada a recolha e utilização de informação de fontes primárias como peças escritas e desenhadas (desenhos técnicos do museu, cartografia histórica, atas e outros documentos oficiais), visitas ao objeto de estudo e entrevistas, com destaque para a entrevista realizada a Álvaro Siza, em outubro de 2021, no contexto do projeto de investigação, e a conferência MACNA: Dois ícones que o caracterizam - Nadir e Siza, realizada em junho de 2016, que contou com a presença de Álvaro Siza, Eduardo Souto Moura e Nuno Grande.

A terceira parte surge na sequência do trabalho de análise e reflexão sobre a obra de Álvaro Siza, a partir da qual é desenvolvida uma estratégia de atuação que toma por base os objetivos do programa Polis e a intervenção concreta de Siza em Chaves, nomeadamente a requalificação das margens do rio e a reconexão entre este e a cidade consolidada.

Assim sendo, propomos a utilização desta via como eixo mediador e de ligação entre a cidade consolidada e o rio.

A proposta assenta na resolução de problemáticas na malha urbana imposta pelo crescimento desordeiro da cidade. Deste modo, o projeto desdobra-se em dois eixos. O primeiro passa pelo redesenho da atual Avenida Largo da Estação tomando como eixo medidor entre a cidade, o

eixo evidenciado pela proposta de grupo e as margens do rio Tâmega. O segundo eixo da proposta, procura restruturar o atual terminal rodoviário com o intuito de estabelecer novas continuidades no território.

1
Atlas

Arquitetura Débil [1]
de Ignasi Solà-Morales, 1987

Proponho o termo de arquitetura débil. Nesta expressão já existe uma alusão (nada difícil de adivinhar) ao termo pensamento débil ou ontologia débil que, inicialmente, Gianni Vattimo e, por extensão, outros pensadores coetâneos italianos e também franceses e alemães, puseram a circular nos últimos anos. Parece-me que por detrás destas propostas da filosofia débil na realidade o que existe é um certo enunciado: uma interpretação da situação intelectual e muito particularmente da estética da cultura contemporânea. Por este motivo existe a possibilidade de nos questionarmos em que sentido se produz a obra de arte arquitetónica de acordo com essa estética de afinidades ao pensamento débil contemporâneo.

Manfredo Tafuri, num ensaio recente sobre o tema do realismo na arquitetura moderna, apresenta o problema interpretativo do que é comum chamarmos de arquitetura moderna, concluindo que a experiência contemporânea, a de toda a arquitetura do século XX, já não pode ser lida hoje de forma linear. Antes pelo contrário, apresenta-se como uma experiência plural complexa, onde é lícito seccionar em diversas direções o caminho percorrido, não apenas de cima abaixo, do início ao fim, mas também direções transversais, oblíquas ou diagonais. Porque, de algum modo, essa experiência diversa, plural, da arquitetura do século XX permite apenas através de aproximações deste tipo desmontar, desfazer a complexidade intrínseca da própria experiência moderna.

Também é nesse sentido que proponho a utilidade do termo arquitetura débil. Proponho-o como um corte diagonal, transviado, como uma tentativa de detetar, em situações aparentemente bastante diversas, uma constante que me parece que demonstra muito particularmente a situação atual.

A interpretação da crise do Projeto Moderno só se pode fazer a partir do momento a que Friedrich-Wilhelm Nietzsche chamou “a morte de Deus”, isto é, desde o desaparecimento de qualquer tipo de referência absoluta que de algum modo coordene, “feche” o sistema dos nossos conhecimentos e dos nossos valores, na hora de articular uma visão global da realidade.

A crise do pensamento da Idade Clássica, como lhe chamaria Michel

[1]
in RODRIGUES, José Manuel (coord.) - Teoria e crítica de arquitetura: século XX. Lisboa: Ordem dos Arquitetos, Caleidoscópio, 2010. p. 799-804.

As imagens que ilustram este texto e que compoêm o atlas foram selecionadas por Bárbara Monteiro, Carlos Marques, João Pedro Ovelheira e Marta Fonte.

Foucault, é a crise produzida por esta perda de fundamento e, também pela perda, no campo da arte, de um projeto artístico que se produzia a partir de um propósito de representação.

Em “les mots et les choses” Foucault explica com morosidade e detalhe como o sistema de representação pertence à episteme da Idade Clássica. Um certo modo de articular o mundo do visual e portanto também o mundo da arquitetura segundo o qual essa articulação se produzia representando uma visão do Universo fechado e completo.

Mas o final da Idade Clássica, que Nietzsche anunciava como um final sem retorno, era na realidade o esgotamento de algo que contudo encorajava, pelo menos parcialmente, o que hoje chamamos de Projeto Moderno: trata-se da ilusão, nos dois sentidos que esta palavra tem em Português, ilusão como esperança e ilusão como engano, de que existe um processo e que esse processo está dirigido para uma determinada normalidade. Neste sentido, o projeto da Ilustração, base da modernidade, partilha contudo um teísmo laico, a ideia de que não é possível encontrar um absoluto na realidade, pelo que a arte, a ciência, a prática social e a política se podem construir com base numa racionalidade global. A partir do momento que este sistema entra em crise (e entra em crise precisamente pela impossibilidade de se estabelecer um sistema global), estamos perante a verdadeira crise do Projeto Moderno e perante a situação perplexa, ou até mesmo crítica, da contemporaneidade.

Todavia, Nietzsche, em “Humano, demasiado humano”, fala da necessidade de uma fundamentação sem fundamento. No campo estético, as experiências literárias, pictóricas, arquitetónicas já não se poderão produzir a partir de um sistema. Não só a partir de um sistema fechado e económico como era o sistema da Idade Clássica, como nem sequer a partir da ilusão de um Novo Sistema que os Pioneiros do desenho moderno pretenderam estabelecer. Pelo contrário, a arquitetura contemporânea, da mesma forma que as restantes artes, tem necessidade de construir sobre o ar, de construir o vazio. As propostas da arte contemporânea dever-se-ão construir não a partir de uma referência imóvel, mas sim com a necessidade de propor para cada passo simultaneamente o objeto e o seu fundamento.

Queria insistir no papel que, nesta situação de crise da cultura contemporânea, assume concretamente a estética. Efetivamente, como se reconhece, por exemplo, no pensamento nietzscheano, mas também na apropriação que Martin Heidegger faz do pensamento nietzscheano, a estética constitui, na experiência contemporânea, uma referência especialmente significativa. No sistema da Idade Clássica, a estética era, em todo o caso, uma área específica claramente ligada à prática do concreto, longe da pretensão de totalidade de um sistema ontológico. Na experiência contemporânea, a estética tem sobretudo o valor de um paradigma. Através da estética, reconhece-se o modelo das nossas experiências mais ricas, mais vivas, mais verdadeiras em relação a uma realidade de perfis manchados. Se, tal como adverte Heidegger na sua meditação sobre a técnica, a ciência acaba convertendo-se em rotina, não é inexplicável que a cultura contemporânea tenha deslocado o centro dos seus

interesses para campos que noutros tempos foram considerados como periféricos. O mais completo, o mais vivo, aquilo que é sentido como “a experiência de facto”, na qual se fundem o sujeito preceptor da realidade e essa mesma realidade de um modo forte, intenso, está na obra de arte.

Não é propriamente que as experiências estéticas no mundo contemporâneo estejam no centro do sistema de referências. Pelo contrário, continuam a ocupar uma posição periférica. Mas esta posição periférica não tem exatamente um valor marginal, mas sim um valor paradigmático. As experiências estéticas são, de algum modo, o modelo mais sólido, mais forte, perdoe-se o paradoxo, de uma construção débil da verdade real, e portanto adquirem uma posição e valores da cultura contemporânea.

(Entre parêntesis podemos recordar a sorte que o artístico tem na sociedade de massas e nos tempos recentes. A explosão da quantidade de museus, a magnificação dos artistas, a existência de um consumo massivo impresso, transmitido de imagens artísticas na televisão, a informação que interessa a amplas camadas da sociedade, que está claramente relacionada com uma sociedade cada vez mais ociosa, mas que também está relacionada com o facto de que, perante o aborrecimento da experiência da vida quotidiana e real, da ilusão científica, do trabalho e da produção, o mundo da arte aparece como uma espécie de reserva de realidade, da qual, no entanto, se podem alimentar os humanos. A arte é entendida como o espaço que a fadiga do homem contemporâneo pode ser reparada.)

Mas devemos recordar que esta experiência estética contemporânea não é normativa: não se constitui como um sistema a partir do qual se pode deduzir a organização de toda a realidade.

Pelo contrário, o universo artístico atual é entendido a partir de experiências que se produzem pontualmente, diversificadamente, com a máxima heterogeneidade e portanto a nossa aproximação à estética produz-se de uma maneira débil, fragmentada e periférica negando continuamente a possibilidade de que a mesma acabe convertendo-se definitivamente numa experiência central.

O esteticismo dos finais do século XIX consistiu precisamente na ilusão de propor a experiência da arte como coluna vertebral da experiência da realidade. Mas justamente no esforço titânico em apropriar-se de algo que era fugidio, que estava sempre um pouco mais além do alcance das nossas mãos, diluiu a capacidade articuladora da experiência estética e por isso hoje esta experiência apresenta-se como fragmentada e marginal e é apenas desta posição que continua mantendo o seu fluxo sedutor, o seu poder de revelação, a sua capacidade de insinuar mais do que resolver a compreensão intensa da realidade.

Este marco de referência que se relaciona especialmente com o pensamento mais maduro de Heidegger é revelador no que diz respeito a certas propostas de interpretação da situação presente, também no campo da arquitetura.

Para clarificar mais este ponto de vista queria, antes de mais, confrontar o que acabo de expor com outras posturas e interpretações da situação presente nas quais as respostas me parecem bastante menos satisfatórias. No âmbito da cultura arquitetónica e a partir da experiência da crise, as primeiras respostas, as respostas que podemos detetar ao longo dos anos sessenta, são respostas sobretudo fundamentalistas. O fenómeno do fundamentalismo não é apenas um fenómeno que se dá no campo religioso, na reação política ou em certos setores da sociedade, pelo contrário, do ponto de vista do pensamento tem existido também um fundamentalismo no campo da teoria e da prática arquitetónicas.

Trata-se de fundamentalismos em duas direções: por um lado aqueles que frente à crise apelavam à ordem para voltar às essências da experiência moderna. Em alguns discursos teóricos dados por prestigiados professores da influente Faculdade de Arquitetura de Veneza, mas também em certas posições da arquitetura americana dos finais dos anos sessenta, do grupo dos FIVE, desenvolvia-se a pretensão de que só regressando ao essencial, ao germinal, e ao início da experiência moderna, era possível recuperar o caminho, voltando a tomar o fio condutor da verdadeira experiência. Neste sentido, clamava-se por uma linha condutora ortodoxa, correta, que fizesse frente ao desvio e à diversificação do tempo presente. Havia, a meu ver um fundamentalismo do moderno, da Tradição moderna, entendida por uns como a recuperação da linguagem mais prístina das vanguardas dos anos vinte, enquanto que para outros esta experiência levava-os mais longe, procurando a tradição perdida do moderno em momentos, no entanto, mais ancestrais: os da fundação da modernidade na época iluminada.

A arquitetura Tendenza em Itália, não significou mais do que um apelo fundamentalista: uma tentativa de reler a arquitetura mais dura mais pragmática, mais radical tanto dos mestres mais rígidos do Racionalismo dos anos entre guerras como dos arquitetos do Iluminismo. Não era por acaso que naquela situação se divulgassem uma e outra vez as imagens apologéticas dos arquitetos mais intensamente iluministas como um apelo às origens e como uma exigência de regresso à pureza original.

Com certeza que personagens como Aldo Rossi se encarregaram eles próprios de desmentir a possibilidade deste propósito. Cada vez mais a obra de Rossi tem de ser vista como um processo sobretudo autocrítico e como uma perda progressiva de confiança nesse fundamentalismo que era decisivo no seu livro “La arquitetura de la ciudad” e que, contudo, na obra mais recente se converteu num jogo intimista e pessoal.

Seja através de fundamentalismo iluminista, seja através do fundamentalismo de um Richard Meier, repetindo uma e outra vez as linguagens do purismo dos anos vinte, estas respostas, apesar das suas boas intenções, não eram mais do que puro historicismo. Eram, repletas de boas intenções, tentativas nostálgicas de recuperar raízes supostamente verdadeiras, como já foram em Le Corbusier da Villa Savoye ou nos desolados blocos de vivendas de Ludwing Hilberseimer, já o foram nos desenhos de Claude Nicolas Ledoux ou em qualquer outra fonte icono-

gráfica considerada como a origem da verdadeira tradição.

Perante esta ilusão fundamentalista, uma postura mais dialética e portanto menos seguidora desta doutrina, menos fechada em si mesma, foi o que em tempos recentes propôs Kenneth Frampton. Com a sua ideia do "Critical Regionalism", Frampton propôs um termo a meu ver bastante desenquadrado, mas introduziu pelo menos uma visão dual para a interpretação da situação contemporânea. A proposta de Frampton tem duas caras claramente distintas: por uma parte a ideia (a meu ver mais atrativa) da resistência. Frampton é neste aspeto fiel às suas leituras frankfurtianas e à sua convicção de que apenas através de uma atitude crítica perante a realidade se pode desenvolver uma posição exigente, inconformista para a arquitetura contemporânea. Uma atitude capaz de distinguir-se da cultura trivial, submetida à perversidade dos mecanismos do mercado e perante a qual apenas serve a resistência. Mas em comparação a esta noção de resistência, a ideia do regionalismo parece bastante ingénua. Um conceito, por certo, também baseado na leitura de Heidegger, mas numa leitura de um Heidegger mais discutível e ambíguo, mais rural e menos urbano, propenso ao pensamento arcaico e que encontra no texto de "Construir, habitar, pensar" a sua formulação mais paradigmática. Quando Frampton reclama para a nova vernaculidade as ressonâncias da reapropriação do sentido de lugar, de luz, de tectónico e de táctil sobre o estritamente visual, as categorias com as quais caracteriza o novo regionalismo, está certamente a realizar uma operação útil: a de entender que já não é possível a existência de um sistema e que portanto há que entender a realidade arquitetónica a partir de uma estratégia policêntrica. Mas, por outro lado, creio que é extremamente ingénuo ao aceitar a viabilidade de certas categorias que de alguma forma só se explicariam do ponto de vista da velha cultura urbana, na qual construir, habitar e pensar constituíam uma unidade. O que em Heidegger é uma trémula verificação do desfalecimento de um mundo já periclitante, em Frampton, como noutros teóricos da arquitetura atual, converte-se numa recuperação ingenuamente fenomenológica afastada de qualquer sentido da crise contemporânea.

Massimo Cacciari, num texto feroz, como são habitualmente os seus, e brilhante, entra a matar contra esta leitura demasiado imediata de certos textos de Heidegger. Para Heidegger, dirá Cacciari, a experiência metropolitana é uma experiência que se faz, não a partir da ocupação da poesia, mas sim a partir da desocupação; desolação que de alguma forma constitui a raiz da condição metropolitana. Tomando precisamente um texto tardio do mesmo Heidegger, Cacciari afirma que, na realidade, a experiência metropolitana contemporânea não é uma experiência que permita falar de habitação nos termos em que poderia falar um habitante da Atenas de Péricles, ou da Roma de Sixto V, mas pelo contrário, o habitar metropolitano é o habitar dividido, diversificado, submetido à ausência mais do que à presença e onde a poesia, isto é, o estimulante fundamental, não é algo que constrói o nosso contexto quotidiano global, mas sim apenas a experiência que, por assim dizer desenha o contorno do homem metropolitano.

Se as propostas de Frampton só têm interesse na medida em que diversificaram a visão da realidade e introduziram a necessidade de aceitar como feito incontestável a diversidade das experiências modernas, a crítica de Cacciari, ao realçar o sentido de ausência, aproxima-nos de um conceito fundamental da crítica contemporânea nascida da experiência do fragmentário.

O uso do termo arqueologia processe do pós-estruturalismo francês, tendo por base os textos de Foucault, e foi retomado por pensadores como Jacques Derrida a partir da análise da comunicação literária como processo de desconstrução. Mas a noção de arqueologia teve sim sucesso a descrever, de modo quase físico, a leitura sobreposta da realidade tectónica: de uma realidade que não se pode ver como um todo unitário, mas sim, pelo contrário, aparece como a justaposição de camadas diversas perante as quais a obra de arte não faz mais do que reler, redistribuir este sistema de sobreposições. A noção de arqueologia introduz com toda a evidência a ideia que não estamos perante uma realidade que se apresenta como esfera fechada, mas sim perante um sistema entrecruzado de linguagens. Ninguém seria tão ingénuo quanto aquele que pensasse que, na arqueologia, o sistema de conhecimento do passado se pudesse fazer por simples acumulação de objetos encontrados nas escavações. Pelo contrário, estes objetos apresentam-se como resultado de um processo de decomposição de sistemas sobrepostos, sistemas estes que não se tocam, sistemas que se movem autonomamente segundo a sua própria lógica. Também a linguagem é uma diversidade que já não pode ser lida de forma linear, pensando qua a realidade de um significado corresponde à precisão de um significante, dirá Derrida, apresenta-se sim como um magma simultaneamente produzido e que apenas um trabalho de desconstrução, um trabalho de análise e de compreensão dos processos de justaposição, pode clarificar algumas relações.

Este modo de pensar tem certamente uma tradução bem clara na experiência da produção da forma, e portanto também da forma arquitetónica. Porque, efetivamente, a experiência de certas arquiteturas recentes é a experiência da sobreposição. O significado não se constrói através da ordem, mas sim através de peças que talvez acabem por tocar-se; que se aproximam, às vezes sem se tocarem; que se aproximam sem chegar nunca a encontrarem-se; que se sobrepõem; que se oferecem numa descontinuidade no tempo, cuja leitura como justaposição é a melhor aproximação que nos é possível dar da realidade.

De outra parte, a relação entre a arqueologia e a linguagem introduziu no discurso contemporâneo uma novidade fundamental, a centralidade da noção de tempo. Trata-se precisamente de um tempo diferente ao tempo da Idade Clássica. O tempo contemporâneo, em James Joyce, em Robert Musil, em Mário Vargas Llosa, em tantas obras literárias ou artísticas, apresenta-se precisamente como uma justaposição. Uma descontinuidade; algo que é completamente diferente de um sistema único, fechado e terminado. O tempo na arquitetura da Idade Média podia ou estar simplesmente reduzido a zero (era a experiência da centralidade renascentista), ou em todo o caso ser um tempo controlado, um tempo

que tinha um princípio e uma ordem de expansão (e esta é a experiência da temporalidade barroca).

Mas o tempo moderno não é assim, apresenta-se sim como uma explosão difratada na qual não existe um tempo único como material com o qual podemos construir a experiência, existem sim tempos, tempos diversos, os tempos com que produzimos a experiência da realidade. Na confrontação "com" e na tentativa "de" entender este problema da diversificação dos tempos está toda a luta da arte do século XX. O tempo na experiência cubista, o tempo futurista, o tempo no dadaísmo, o tempo nas experiências formalistas de tipo ótico e gestáltico são experiências de um tempo diversificado, justaposto, que constitui uma condição básica da modernidade. Mas esta condição não foi, com certeza, sempre bem entendida pelos mestres da arquitetura moderna, que em muitos casos pensaram que o que convinha era um tempo distante do centralismo da visão perspetivista, mas que podia ser um tempo perfeitamente organizado do ponto de vista linear, à maneira do encadeamento das sequências cinematográficas. Em Le Corbusier, a "promenade architectural" não é uma diversidade, mas sim um percurso que tem a possibilidade de ser controlado. Esta é uma ilusão enganadora que tal como em Le Corbusier poderíamos encontrar noutras arquiteturas fundadoras da arquitetura moderna. O certo é que cada vez mais a cultura metropolitana oferece-nos tempos como diversidade e este é um reconhecimento de que uma aproximação arqueológica às linguagens das arquiteturas enfatizou em diversos aspetos.

Esta diversidade dos tempos a que quis chamar de arquitetura débil torna-se absolutamente central, convertendo a experiência estética da obra de arte, e em concreto da arquitetura em acontecimento.

A temporalidade não se apresenta como um sistema, mas como um instante frustrado que, guiado sobretudo pela casualidade, se produz num lugar e num momento imprevisível. Em certas obras de arte contemporâneas, na dança, na música ou nas instalações, a experiência do temporal como acontecimento dado de uma vez e, em seguida, desvanecido para sempre, jamais explica bem a noção de temporalidade que tem no acontecimento a sua maior forma de expressão. O temporal liga-se à aceitação da debilidade da experiência artística, não reforçando as suas posições dominantes, mas sim aceitando a verdade da sua frágil presença.

Se a noção de acontecimento permite aproximar-nos de uma das características do que nos propusemos chamar arquitetura débil, não menos definitiva será a noção "deleuziana" de dobra.

Gilles Deleuze publicou recentemente um livro no qual, sob a aparência inócua de um resumo do pensamento de Foucault, se desenvolve toda uma proposta constituinte de uma visão contemporânea da realidade. A sedução deste texto baseia-se, entre outras coisas, na compreensão da maneira como no pensamento contemporâneo o objetivo e o subjetivo não são campos diferentes, opostos, mas sim, como Deleuze lhes chama, constituem dobras de uma mesma, única realidade. A noção de

dobra revela-se, para a arquitetura atual, extremamente esclarecedora. A realidade aparece como um contínuo no qual o tempo do sujeito e o tempo dos objetos exteriores estão a circular numa única passadeira sem fim e onde o encontro entre o objeto e o subjetivo só se produz quando esta realidade se dobra num desajuste da sua própria continuidade.

Eugénio Trias no seu recente livro “Los limites del mundo” fala do carácter intempestivo da situação e da arte contemporâneas. Intempestivo, como coágulos da realidade, como acontecimentos que se produzem não através da organização linear e previsível do real, mas sim através de dobras, de gretas, como diz também às vezes Foucault, que permitem de alguma forma o refúgio, o esvoaçar, de um pequeno momento de intensidade poética e criativa.

Mas em conjunto com a precariedade do acontecimento e da dobra intempestiva da realidade o que eu denomino de arquitetura débil, é sempre decorativa. Que ninguém se assuste: a palavra decoração é uma palavra maldita na tradição moderna e no entanto há que voltar a refletir sobre o significado desta palavra e sobre o sentido fundamental que a noção de “decorum” tem por debaixo do termo decoração. Tenho consciência do significado decisivo que este termo tem, por exemplo, no pensamento de León Battista Alberti e em geral na estética do humanismo. A aceção que aqui se propõe desta palavra é outra. O seu significado mais comum, aquele que divulgam as revistas de decoração, o que se usa no dia-a-dia, o decorativo é o inessencial. É aquilo que se apresenta não como uma substância, mas sim como um acidente. Um complemento que permite incluir uma leitura, à maneira de Walter Benjamin, não atenta mas sim distraída, e que portanto oferece-nos como algo que realça, enriquece, torna suportável a realidade, sem pretensão de se impor, de ser central, de exigir o acabamento que a totalidade exige. Decoração, portanto, ou condição decorativa da arte e da arquitetura contemporâneas, não no sentido da vulgaridade, da trivialidade, da repetição de estereótipos estabelecidos, mas sim como discreto apêndice de uma função secundária, se se quiser, de uma função que sobrevoa o hipotético fundo das coisas. O texto de Heidegger escreve sobre a escultura no espaço, um belo texto baseado num diálogo com Eduardo Chillida e que além disso é publicado com umas belas águas-fortes do escultor basco, toca precisamente nesta questão: de que a condição decorativa não é necessariamente uma condição de trivialidade do vulgar, mas sim que simplesmente constitui o reconhecimento de que para a obra de arte – escultural ou arquitetónica – a aceitação de uma certa debilidade e portanto, a sua colocação num lugar secundário é possivelmente a condição da sua maior elegância e no fundo do seu máximo peso.

Contudo, para acabar, queria glosar uma última característica da arquitetura débil: a monumentalidade.

Há que jogar de novo com as palavras. Não se trata de monumentalidade como representação do absoluto. O monumento da Idade Média é o centro, é a “imago Dei”, é a figuração de uma divindade transcendente que garante a consistência do tempo. A figura do rei, no centro da praça Real, constitui assim o emblema do poder que hierarquiza a ordem de

qualquer espaço público. O obelisco num ponto central da perspetiva é o monumento que garante a coerência e imobilidade da estrutura visual representativa. Não é deste monumento que quero falar, porque este é evidentemente o monumento que trouxe a crise à situação contemporânea. A monumentalidade da arquitetura débil não tem em comum com os monumentos da Idade Clássica nem a sua geometria, nem o seu valor ideológico, mas sim unicamente o que encaixa no contexto atual daquela condição do termo “monitu”, ou seja, da lembrança.

Heidegger, de novo, no texto supramencionado sobre o espaço e a escultura, cita umas palavras de Goethe, que queria repetir: “Não é necessário que o verdadeiro tome sempre corpo, é suficiente que esvoace em redor, como um espírito e que provoque uma espécie de acordo; como quando o tocar de uma campainha soa amistosamente, trazendo-nos um pouco de paz.” A ideia do monumento que quero trazer para a conversa é aquela que podemos encontrar num objeto arquitetónico que, sendo certamente uma abertura, uma janela para a realidade mais intensa, ao mesmo tempo a sua representação produz-se como um vestígio, como a agitação da música da campainha que fica depois de soar; como aquilo que se constrói apenas em resíduo, em lembrança. Aldo Rossi em “A Arquitetura da Cidade”, utilizava o termo de monumento para significar a permanência, porque se movia ainda numa conceção monista da realidade e numa definição imóvel da cidade. Pelo contrário a noção de monumento que proponho aqui está ligada ao gosto da poesia depois de tê-la lido, ao sabor da música depois de tê-la ouvido, à lembrança da arquitetura depois de tê-la visto.

É a força da debilidade. Aquela que a arte e a arquitetura são capazes de produzir precisamente quando não se apresentam agressivas e dominantes, mas sim tangenciais e débeis.

Bibliografia

DELEUZE, Gilles - Foucault. Paris: Les Editions de Minuit, 1986.

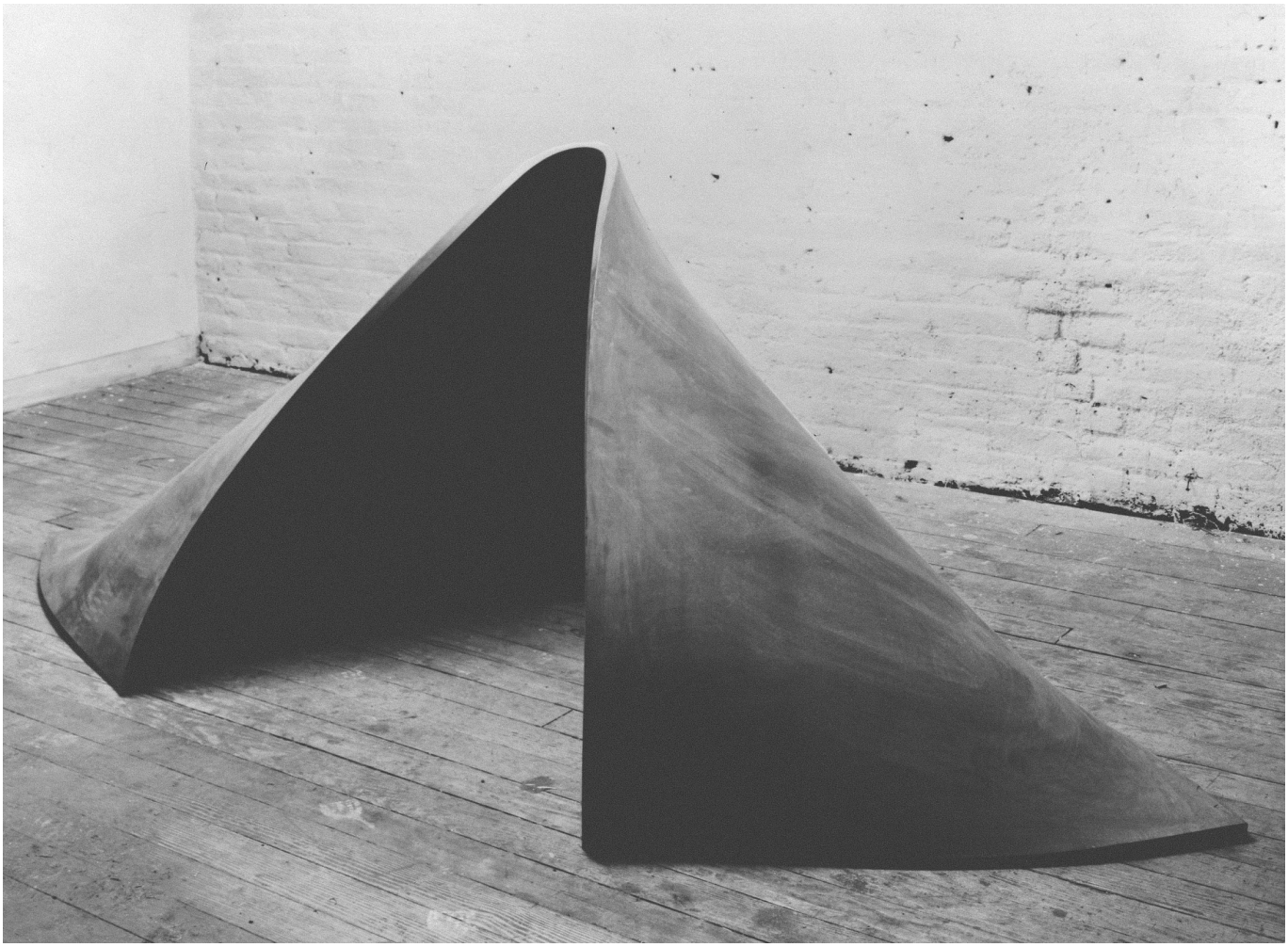
HEIDEGGER, Martin - Die Kunst und der Raum. St. Gallen: Erker Verlag, 1969.

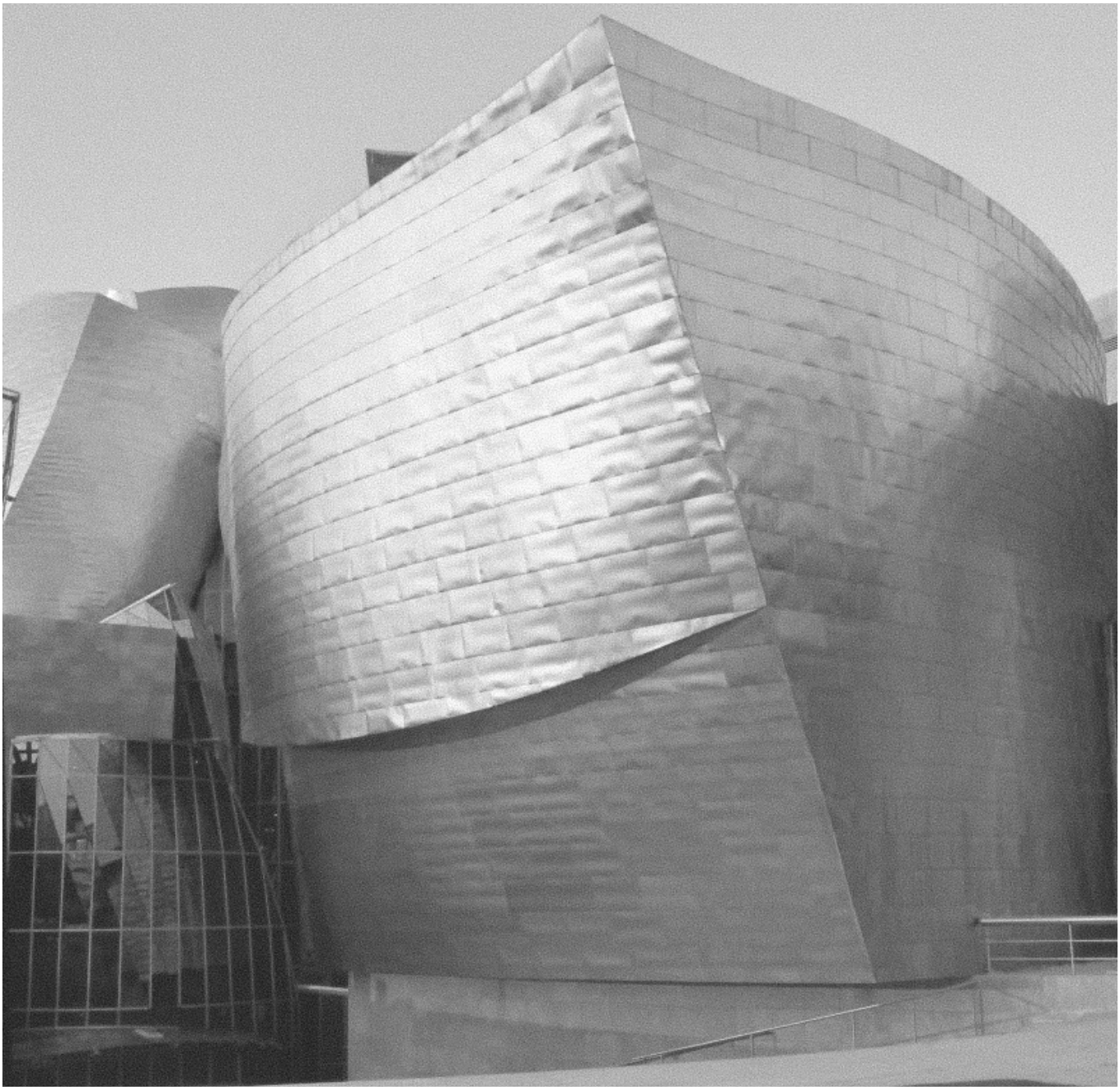
TRIAS, Eugenio - Lós limites del mundo. Barcelona: Arial, 1985.

VATTIMO, Gianni - La finne della modernità. Milão: Garzanti, 1985.

1
Richard Serra, No Lift, 1967.

(...) No campo estético, as experiências literárias, pictóricas, arquitetónicas já não se poderão produzir a partir de um sistema. Não só a partir de um sistema fechado e económico como era o sistema da Idade Clássica, como nem sequer a partir da ilusão de um Novo Sistema que os Pioneiros do desenho moderno pretenderam estabelecer. Pelo contrário, a arquitetura contemporânea, da mesma forma que as restantes artes, tem necessidade de construir sobre o ar, de construir o vazio. As propostas da arte contemporânea dever-se-ão construir não a partir de uma referência imóvel, mas sim com a necessidade de propor para cada passo simultaneamente o objeto e o seu fundamento."

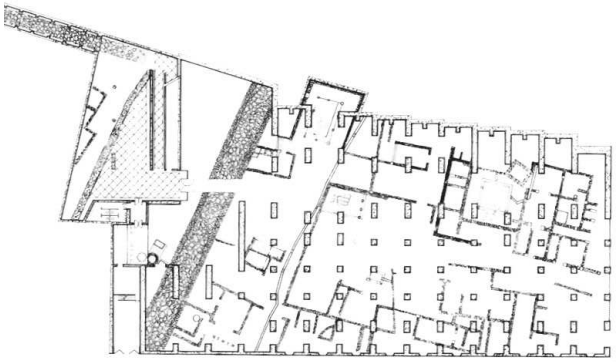




2
Frank Gehry, Museu Guggenheim, Bilbao, 1997.
3
Lacaton & Vassal, Escola de Arquitetura de Nantes, Nantes, 2009.

“Mas devemos recordar que esta experiência estética contemporânea não é normativa: não se constitui como um sistema a partir do qual se pode deduzir a organização de toda a realidade.
Pelo contrário, o universo artístico atual é entendido a partir de experiências que se produzem pontualmente, diversificadamente, com a máxima heterogeneidade e portanto a nossa aproximação à estética produz-se de uma maneira débil, fragmentada e periférica negando continuamente possibilidade de que a mesma acabe convertendo-se definitivamente numa experiência central.”





4 - 5
Rafael Moneo, Museu Nacional de Arte Romana, Mérida, 1986.

“(…) o habitar metropolitano é o habitar dividido, diversificado, submetido à ausência mais do que à presença e onde a poesia, isto é, o estimulante fundamental, não é algo que constrói o nosso contexto quotidiano global, mas sim apenas a experiência que, por assim dizer desenha o contorno do homem metropolitano.”



6
Eduardo Souto de Moura, Mercado do Carandá, Braga, 1984.

7
Eduardo Souto de Moura, Escola de Música do Carandá, Braga, 2010.

“(…) a noção de arqueologia teve sim sucesso a descrever, de modo quase físico, a leitura sobreposta da realidade tectónica: de uma realidade que não se pode ver como um todo unitário, mas sim, pelo contrário, aparece como a justaposição de camadas diversas perante as quais a obra de arte não faz mais do que reler, redistribuir este sistema de sobreposições. A noção de arqueologia introduz com toda a evidência a ideia que não estamos perante uma realidade que se apresenta como esfera fechada, mas sim perante um sistema entrecruzado de linguagens.”





8
Álvaro Siza. Casa de Chá da Boa Nova, Matosinhos, 1963.

“Este modo de pensar tem certamente uma tradução bem clara na experiência da produção da forma, e portanto também da forma arquitetónica. Porque, efetivamente, a experiência de certas arquiteturas recentes é a experiência da sobreposição. O significado não se constrói através da ordem, mas sim através de peças que talvez acabem por tocar-se; que se aproximam, às vezes sem se tocarem; que se aproximam sem chegar nunca a encontrarem-se; que se sobrepõem; que se oferecem numa descontinuidade no tempo, cuja leitura como justaposição é a melhor aproximação que nos é possível dar da realidade.”

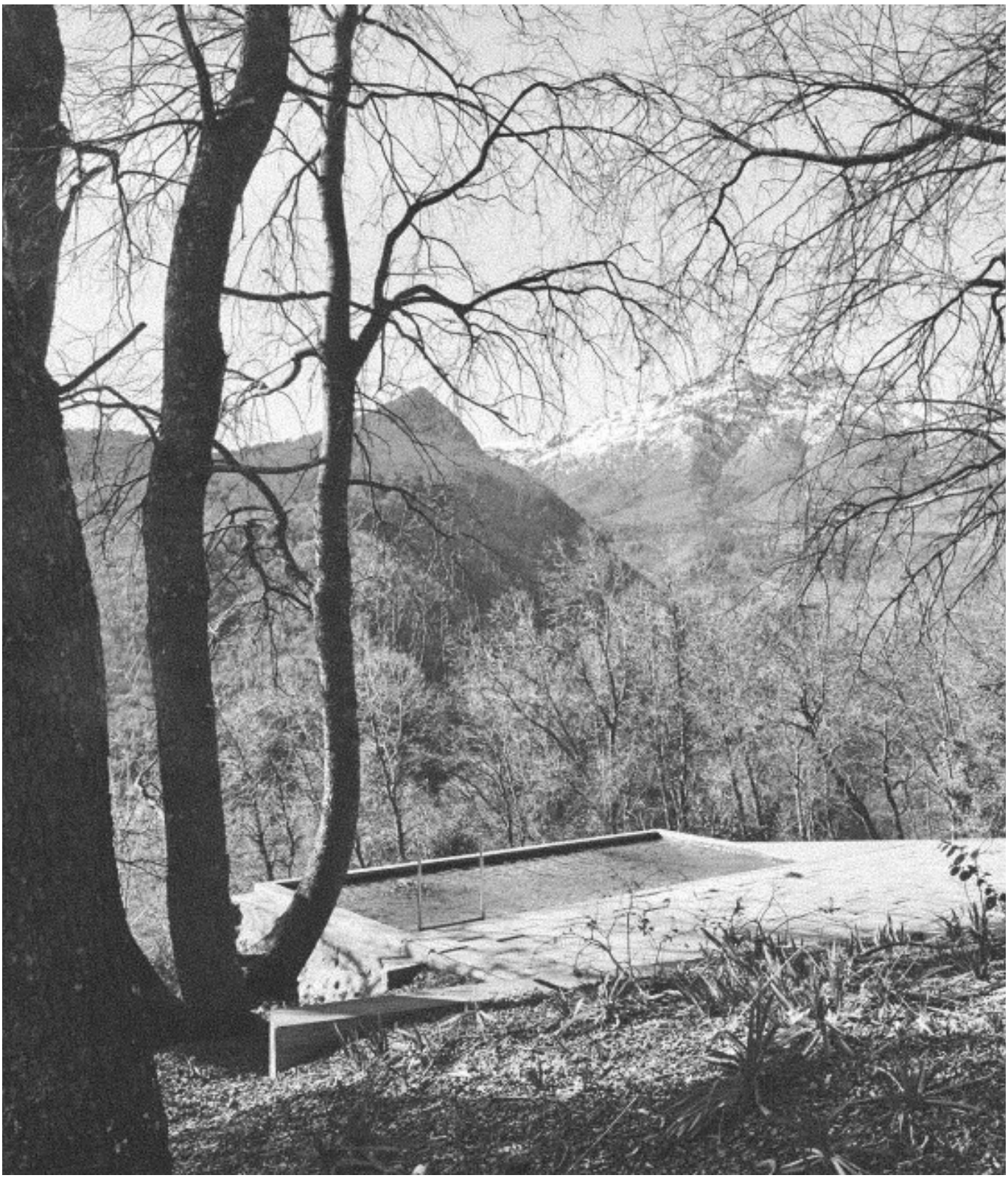




9
Smiljan Radic, Casa Chica, Vilches, Chile, 1996.

10
Smiljan Radic, Casa para o Poema do Ângulo Reto (piscina no lugar anteriormente ocupado pela Casa Chica), Vilches, Chile, 2012.

“De outra parte, a relação entre a arqueologia e a linguagem introduziu no discurso contemporâneo uma novidade fundamental, a centralidade da noção de tempo. (…) O tempo contemporâneo, (…) apresenta-se precisamente como uma justaposição (…) como uma explosão difratada na qual não existe um tempo único como material com o qual podemos construir a experiência, existem sim tempos, tempos diversos, os tempos com que produzimos a experiência da realidade.”









<

11
Eduardo Souto de Moura. Capela do Vaticano, Bienal de Veneza, 2018.

“Esta diversidade dos tempos a que quis chamar de arquitetura débil torna-se absolutamente central, convertendo a experiência estética da obra de arte, e em concreto da arquitetura em acontecimento. A temporalidade não se apresenta como um sistema, mas como um instante frustrado que, guiado sobretudo pela casualidade, se produz num lugar e num momento imprevisível. (…) O temporal liga-se à aceitação da debilidade da experiência artística, não reforçando as suas posições dominantes, mas sim aceitando a verdade da sua frágil presença.”

12 - 13
Richard Serra, Shift, King City, Ontario, 1972.

“Se a noção de acontecimento permite aproximar-nos de uma das características do que nos propusemos chamar arquitetura débil, não menos definitiva será a noção “deleuziana” de dobra. (…) A realidade aparece como um contínuo no qual o tempo do sujeito e o tempo dos objetos exteriores estão a circular numa única passadeira sem fim e onde o encontro entre o objeto e o subjetivo só se produz quando esta realidade se dobra num desajuste da sua própria continuidade.”



14
Álvaro Siza, Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, Chaves, 2015.

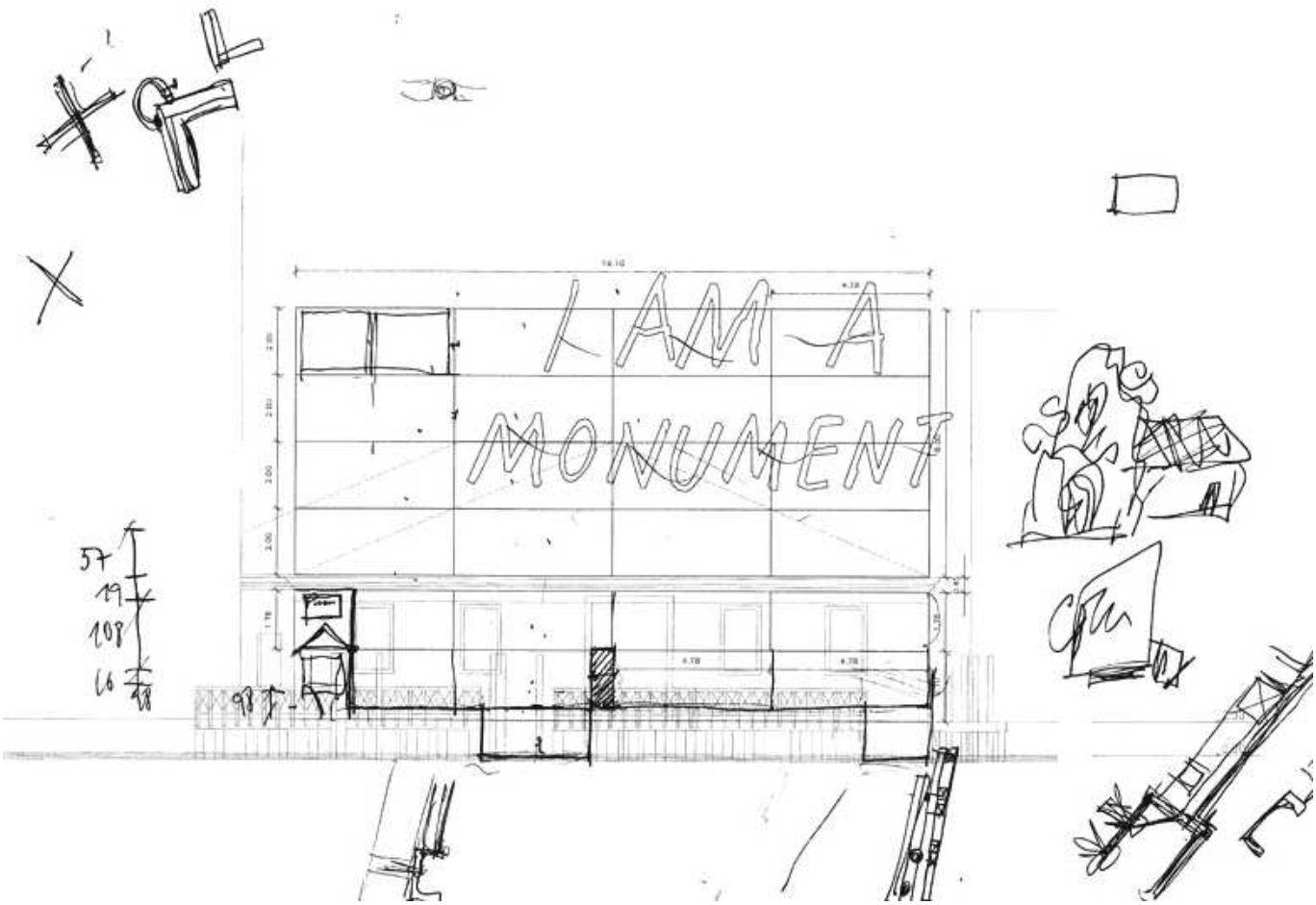
“Mas em conjunto com a precariedade do acontecimento e da dobra intempestiva da realidade o que eu denomino de arquitetura débil, é sempre decorativa. (…). É aquilo que se apresenta não como uma substância, mas sim como um acidente. Um complemento que permite incluir uma leitura, à maneira de Walter Benjamin, não atenta mas sim distraída, e que portanto oferece-nos como algo que realça, enriquece, torna suportável a realidade, sem pretensão de se impor, de ser central, de exigir o acabamento que a totalidade exige.”



15
Peter Eisenman, Monumento do Holocausto, Berlim, 2005.

“(…) para acabar, queria glosar uma última característica da arquitetura débil: a monumentalidade. (…) Não se trata de monumentalidade como representação do absoluto. (…) A monumentalidade da arquitetura débil não tem em comum com os monumentos da Idade Clássica nem a sua geometria, nem o seu valor ideológico, mas sim unicamente o que encaixa no contexto atual daquela condição do termo “monitu”, ou seja, da lembrança.”





16 - 17
Eduardo Souto de Moura e Ângelo de Sousa, Pavilhão de Portugal, Bienal de Veneza, 2008.

“A ideia do monumento que quero trazer para a conversa é aquela que podemos encontrar num objeto arquitetónico que, sendo certamente uma abertura, uma janela para a realidade mais intensa, ao mesmo tempo a sua representação produz-se como um vestígio, como a agitação da música da campainha que fica depois de soar; como aquilo que se constrói apenas em resíduo, em lembrança. (…) a noção de monumento que proponho aqui está ligada ao gosto da poesia depois de tê-la lido, ao sabor da música depois de tê-la ouvido, à lembrança da arquitetura depois de tê-la visto.”



Índice e Créditos das Imagens

1. Richard Serra, No Lift, 1967. Disponível em https://www.moma.org/collection/works/101902.

2. Frank Gehry, Museu Guggenheim, Bilbao, 1997. Disponível em https://divisare.com/projects/304078-frank-gehry-guggenheim-museum-bilbao.

3. Lacaton & Vassal, Escola de Arquitetura de Nantes, Nantes, 2009. Disponível em https://www.holcimfoundation.org/Article/book-announcement-the-sustainability-of--appropriated-space.

4. Rafael Moneo, Planta, Museu Nacional de Arte Romana, Mérida, 1986. Disponível em https://www.archdaily.com.br/br/794377/classicos-da-arquitetura-museu-nacional--de-arte-romana-rafael-moneo/544f8cf8e-58ece63a80000d6-ad-classics-national--museum-of-roman-art-rafael-moneo-image.

5. Rafael Moneo, Planta, Museu Nacional de Arte Romana, Mérida, 1986. Disponível em https://www.expansion.com/fueradeserie/arquitectura/2017/08/22/599ab912e5f-dea3e638b4589.html.

6. Eduardo Souto de Moura, Mercado do Carandá, Braga, 1984. Disponível em https://www.metalocus.es/en/news/revisiting-80s-caranda-market-souto-de-moura

7. Eduardo Souto de Moura, Escola de Música do Carandá, Braga, 2010. Disponível em https://arquitecturaviva.com/assets/uploads/obras/41487/av_imagen.jpeg?h=-f0ff9c53.

8. Álvaro Siza. Casa de Chá da Boa Nova, Matosinhos, 1963. Disponível em https://www.archdaily.com.br/br/01-20953/classicos-da-arquitetura-casa-de-cha-boa-nova--alvaro-siza.

9. Smiljan Radic, Casa Chica, Vilches, Chile, 1996. Disponível em https://ofhouses.com/post/680123623068041216/972-smiljan-radic-chica-house-vilches.

10. Smiljan Radic, Casa para o Poema do Ângulo Reto (piscina no lugar anteriormente ocupado pela Casa Chica), Vilches, Chile, 2012. Disponível em https://ep00.epimg.net/elpais/imagenes/2019/03/01/album/1551445191_707907_1551445718_album_normal.jpg.

11. Eduardo Souto de Moura. Capela do Vaticano, Bienal de Veneza, 2018. Disponível em https://arquitecturaviva.com/assets/uploads/obras/44369/av_imagen.jpeg?h=6b1ba6a0.

12. Richard Serra, Shift, King City, Ontario, 1972. Disponível em https://medium.com/@tylergreen/visiting-richard-serras-shift-f-39c46ec68a1.

13. Richard Serra, Shift, King City, Ontario, 1972. Disponível em https://vebuka.com/print/190219174747-6f3798c4a426ad3db-3c939dfd5f69b97/RICHARD_SERRA_catlogo_vol_1_Rio_Rounds_curadoria_Vanda_Klabin_1997.

14. Álvaro Siza, Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, Chaves, 2015. Fotografia dos autores.

15. Peter Eisenman, Monumento do Holocausto, Berlim, 2005. Disponível em http://cea-seminar.blogspot.com/2013/02/tension--and-tears-holocaust-memorial-by.html

16.Eduardo Souto de Moura e Ângelo de Sousa, Pavilhão de Portugal, Bienal de Veneza, 2008, Esquisso. Disponível em http://arquivo.jornalarquitectos.pt/pt/234/destaque/.

17. Eduardo Souto de Moura e Ângelo de Sousa, Pavilhão de Portugal, Bienal de Veneza, 2008. Disponível em http://arquivo.jornalarquitectos.pt/pt/234/destaque/.

2
Texto Crítico

O Local e o Universal na obra de Siza: o caso do Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, em Chaves[1]

Introdução

O presente trabalho é realizado no âmbito do projeto de investigação “A monumentalidade crítica de Álvaro Siza - Projetos de renovação urbana depois da Exposição Internacional de Lisboa de 1998 (Expo’98)”, que procura fazer uma leitura das obras produzidas pelo Arquiteto Álvaro Siza, primeiramente no contexto da Expo’98, e de seguida a propósito do Programa Polis, promovido em trinta e nove cidades do país pelo governo português. Álvaro Siza participou em intervenções em quatro cidades – Chaves, Viana do Castelo, Vila do Conde e Matosinhos. Exemplo dessa participação é o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, em Chaves, alvo de um estudo aprofundado na unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura e objeto de estudo deste trabalho.

Nesse sentido, o presente trabalho pretende fazer uma leitura crítica da obra de Siza em Chaves, tendo como objetivo principal a procura por evidências daquilo a que Nuno Grande aponta como sendo a capacidade de Siza interpretar o tempo e o espaço, que transparece na sua forma de projetar, simultaneamente local e universal (MACNA, 2016), assim como contribuir para o estudo do Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso.

Os objetivos propostos determinaram a organização do texto em dois capítulos. O primeiro analisa cronologicamente e sequencialmente a evolução urbana da cidade de Chaves, fazendo referência às suas origens pré-romanas e à sua fundação, passando pelas diversas fases de crescimento e propostas de planos de urbanização, e terminando com as propostas de intervenção desenvolvidas no âmbito do Programa Polis. O segundo trata o objeto de estudo, o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, analisando a sua localização específica na cidade de Chaves, implantação e composição, da sua encomenda até à conclusão.

O primeiro capítulo procura estudar o território de Chaves e a evolução da cidade ao longo dos tempos, de modo a enquadrar o tempo e o espaço em que Siza atua. O trabalho desenvolvido sobre cartografia histórica a par da análise de planos de urbanização desenvolvidos, permitem ainda o reconhecimento e contextualização de transformações, opções arquitetónicas e de desenho urbano na cidade de Chaves. O segundo capítulo procura estudar e analisar o museu e seus componentes,

[1] Elaborado por Bárbara Monteiro, Carlos Marques, João Pedro Ovelheira e Marta Fonte.

assim como as circunstâncias que influenciaram o seu projeto. Através de uma reflexão crítica sobre as referências encontradas e soluções adotadas por Siza tem-se como objetivo encontrar no Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, evidências de uma interpretação do local e de um enquadramento numa cultura universal.

Ao longo do trabalho foi privilegiada a recolha e utilização de informação de fontes primárias como peças escritas e desenhadas (desenhos técnicos do museu, cartografia histórica, atas e outros documentos oficiais), visitas ao objeto de estudo e entrevistas, assim como a criação de novo material (mapas, desenhos, fotografias), e ainda o recurso a fontes secundárias, como dissertações, textos críticos e artigos de autores de referência.

Genius Loci: Uma leitura da transformação da cidade

A ocupação romana do território flaviense iniciou-se há cerca de dois milénios. O assentamento fez-se com a implementação de fortificações, muralhas e a construção da notável ponte de Trajano. Houve também o aproveitamento das águas minerais, a construção de balneários termais e a exploração de terras auríferas. A importância da água foi tal que deu nome a este lugar Aquae Flaviae, em honra do Imperador Tito Flávio Vespasiano.

Também de origem romana, o conceito de genius loci refere-se à antiga crença segundo a qual, cada local tem um espírito guardião, o "espírito do lugar". A utilização contemporânea do termo designa o carácter distintivo de um local, em vez de uma entidade protetora. Esta noção foi adotada e desenvolvida no campo da arquitetura e da fenomenologia, em particular por Norberg-Schulz (1979), numa abordagem da interação humana com os lugares, ou seja, explorando o carácter dos lugares e os seus significados para as pessoas. Nesta perspetiva, o genius loci representa o sentido que as pessoas têm de um lugar, distinguindo as qualidades especiais e ilusórias que atraem as pessoas num dado local. A natureza tem um papel relevante neste processo, o ambiente natural, o relevo topográfico ou vegetação, clima, e, neste caso de estudo em particular, a presença da água, como base para esta atribuição de significado. Em síntese, é a expressão coletiva da sua relação física, mas também simbólica com o seu ambiente ao longo do tempo que, de alguma forma, cria esse sentido especial de lugar. Tal não quer dizer que apenas um número muito reduzido de lugares tenha esta qualidade especial, de facto, todos os lugares terão alguma qualidade especial sobre o mesmo.

Em Chaves, podemos encontrar na água, um elemento fundador de território, essencial no crescimento e desenvolvimento deste lugar ao longo da história, e a partir do qual podemos interpretar o espírito do lugar.

A interseção do rio Tâmega com uma importante via romana, o Itinerário XVII, que ligava Bracara Augusta a Asturica Augusta, Braga e Astorga respetivamente, (Alarcão, 1988) permitiu a fixação dos romanos neste território. A existência de poços termais, a altas temperaturas, reforçou a crença protetora do lugar e do espírito, no elemento da água uma associação a propriedades curativas (Alarcão, 1988). Perante estas condições, Aquae Flaviae foi assim elevado a município e a capital administrativa (Alarcão, 1988). Sendo um bem essencial em vários aspetos da vida urbana, a água determinou assim a especificidade de determinadas cidades romanas. A exploração medicinal deste recurso (Carvalho, 1929), constituiu a principal fonte dinamizadora do progresso urbano desses locais, facto comprovado pelos vestígios arqueológicos descobertos.

Com a expulsão dos romanos da Península Ibérica, seguiram-se a ocupação muçulmana e a reconquista cristã (MAOT, 2002). A formação do Reino de Portugal, em 1143, determinou a construção de um castelo e fortificação do núcleo urbano (figura 1) que incluía a antiga ponte

romana. Por se tratar de um território fronteiriço, e, por isso, vulnerável a invasões, Chaves foi repetidamente disputado nas inúmeras guerras travadas entre os reinos de Portugal e Castela[2] –, situação que ditou várias fases de fortificação: numa primeira, a extensão para a margem esquerda do rio, dando origem ao ainda atual núcleo da Madalena; numa segunda, a fortificação do convento de Nossa Sra. do Rosário (Lopes & Carneiro, 2015), atualmente S. Francisco, com início de construção em 1633, (Dordio, 2015); e numa terceira fase, a construção do Forte de S. Neutel, a norte do anterior (Lopes & Carneiro, 2015).

No período Medieval[3] , a água passou a desempenhar um novo papel, como aliado na defesa em caso de possíveis invasões (Lopes & Carneiro, 2015). Sendo o rio o único elemento de separação entre os dois núcleos urbanos, tornou-se um "último obstáculo" de invasão antes de entrar no mais importante núcleo habitacional. Nesta época medieval a Casa dos Banhos antigos, situada no Jardim do Tabolado, foi considerada uma vulnerabilidade na defesa da cidade, tendo sido desmantelada e as pedras levadas para a construção do Forte de S. Francisco (Lopes & Carneiro, 2015). Estas preocupações com a defesa terminaram apenas no séc. XIX, com a retirada das forças francesas em 1810 (Dordio, 2015), e com o fim da instabilidade e a cidade pôde verdadeiramente expandir-se para extramuros.

A partir do século XX, houve um maior crescimento da cidade na margem direita do rio, uma vez que os equipamentos essenciais da cidade ainda se situavam no antigo e primitivo núcleo fortificado. Ao mesmo tempo, o núcleo da Madalena começava a revelar as primeiras dificuldades na expansão do seu território, suscetível a cheias. Por esta razão, e sendo uma condição ainda recorrente, a extensa planície da margem esquerda sempre se caracterizou pelas inúmeras parcelas agrícolas que ainda abastecem a cidade flaviense, pelo elevado potencial de solos férteis. Tomando o vale do ribeiro do Ribelas como limite poente e expandindo-se a norte em direção a Espanha, a malha urbana foi ocupando o espaço, de forma dispersa, entre os fortes e o rio Tâmega (figura 1).

Nas décadas que se seguiram, começaram a desenvolver-se novos equipamentos e a traçar novos acessos à cidade, surgindo a linha férrea de Chaves em 1921, como novo limite a poente, ligando a Linha do Douro a Chaves[4]. A partir da década de 30 do século XX, surgem as primeiras intenções de salvaguardar o elemento da água: com a construção do Poço de Gradeamento e os Balneários Provisórios numa área, até então desqualificada, o atual Jardim do Tabolado. Em 1949, com a construção da Ponte Engenheiro Barbosa Carmona, vulgarmente conhecida como Ponte Nova[5] a sul, e a este pela Praça do Brasil, este local definiu o novo acesso ao centro histórico (figura 2). No entanto, a sua condição natural - a existência de poços e de uma linha de água - foi sendo modificada, nomeadamente, com o encanar do ribeiro e consequente desvio do leito de Ribelas para sul da Ponte Nova. Apesar de se verificar um interesse pela água termal, a ameaça do rio contraria o papel que este elemento poderia ter enquanto motor no crescimento da cidade, considerando-o assim como um obstáculo.

[2] Nomeadamente, a Crise Dinástica de 1383-1385, a Crise e Guerra da Sucessão de 1580, que resultou na União Ibérica e Domínio Filipino, e terminou com a assinatura do Tratado de Paz e Restauração da Independência de 1640.

[3] Durante a era medieval, a vila foi mudando de nome, de Aquae Flaviae para Flávias e, por fim para Chaves, designação atual (Ribeiro, 2010).

[4] A linha do Corgo ligava as localidades de Vila Real, Pedras Salgadas, Vidago e Chaves (Carreira, 2020).

[5] A construção da Ponte Eng.º Barbosa Carmona serviu como resposta à insuficiência da única ponte até então existente, a ponte romana, que ligava as duas margens (MAOT, 2002).

A primeira proposta para ante-plano surge em 1951, da autoria do arquiteto Madureira da Silva (Carreira, 2020) (figura 3). Perante uma malha dispersa fora-muros, o arquiteto, preocupou-se em “coser” o núcleo histórico com os novos limites da cidade – definidos pela linha do comboio a poente e o Forte de S. Neutel a norte. Contudo, não propondo qualquer solução para o vale do Ribeiro do Ribelas, evidenciando assim uma grande fratura entre o centro histórico e a urbanização proposta a poente. O Jardim do Tabolado, elemento de conexão entre aqueles dois núcleos, apresentava um desenho com maior rigor, possivelmente da autoria do arquiteto Nadir Afonso (Almeida & Afonso, 2016), com a introdução de um complexo de piscinas e um bloco habitacional (figuras 4 e 5). Do lado norte, propunha reforçar a ligação entre as duas margens com uma terceira ponte, numa posição semelhante à da atual Ponte de S. Roque, propondo habitação entre a estação ferroviária, a escola (desenhada pelo arquiteto Januário Godinho) e os dois fortes - preservando a envolvente dos mesmos.

Em 1953, com a inauguração do Pavilhão Termal da autoria de Januário Godinho e a demolição dos provisórios, estabeleceu-se assim um lugar de lazer, turismo e termalismo. Perante esta nova visão de espaços a preservar, o Jardim do Tabolado, assim como as margens do rio Tâmega, do ribeiro e a envolvente dos fortes, são identificados no anteplano do arquiteto Nadir Afonso, em 1964, (Carreira, 2020) como “Zona Non Aedificandi” (figura 6). Na consolidação urbana a norte, mantém-se o registo que no anteplano anterior. Já a poente a linha do comboio não é integrada no novo desenho. Tanto este anteplano como o anterior não foram executados pelo município (Moreira, 2005).

No final do período do Estado Novo, com o crescimento repentino e descontrolado da malha urbana, é apresentado um novo anteplano (1977) por Luís José de Oliveira Martins (Carreira, 2020) (figura 7). Este leva em consideração as condições naturais do território - identifica o Jardim do Tabolado e a margem esquerda do rio (à exceção do núcleo histórico da Madalena) como “Área veiga (a proteger)”; o Vale do Ribeiro do Ribelas e a área entre a atual Av. do Tâmega, o rio, a ponte romana e toda a sua extensão até norte como “Área de aptidão agrícola (a proteger)”. Porém, a linha do comboio continua sem solução de enquadramento na cidade, denunciando uma dificuldade de resposta.

Com a construção do bloco de habitação, Edifício Golfinho, de Manuel Graça Dias, o hotel Aquae Flaviae e a Ponte de S. Roque na década de 90, é apresentado um novo Plano de Urbanização por Carlos Carvalho Dias e Pedro Torres Guimarães (Carreira, 2020), onde, pela primeira vez, é traçada uma área semelhante à área territorial alagada, considerada como “Reserva Agrícola Nacional”. De salientar que neste plano, a área onde atualmente está situado o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso não lhe é dado nenhum uso específico, pelo que o traçado da Canelha das Longras se define sempre como limite da margem rio. Esta exceção alimenta o facto do lugar se manter “preservado” ao longo dos séculos, por nunca ter sido dado um propósito de ocupação daquele lugar.

Um dos últimos planos de urbanização, realizado em 2000, pelos arquitetos Carlos Carvalho Dias e Pedro Torres Guimarães, para além de reunir todo um conjunto de preocupações dos planos passados, destacava-se por uma diminuição drástica na área a preservar na zona do Ribeiro do Ribelas para dar lugar a novas construções (figura 8), e simulação de um preenchimento habitacional nas duas frentes da Av. do Tâmega[6] . Apesar da desativação da linha férrea dez anos antes[7], este plano também se limitava apenas a considerar uma parte do troço como "Espaço Verde e de Enquadramento", revelando mais uma vez dificuldades em definir um novo propósito.

Perante a não execução de todos estes anteplanos e Planos de Urbanização (Carreira, 2020), algumas (e antigas) fraturas ainda se afirmam na malha urbana (figura 9) - os vestígios da linha do comboio que não interagem com as habitações ao seu redor; o ribeiro de Ribelas continua quase apagado da cidade; a envolvente dos fortes apresentam dificuldades na definição dos seus limites; o abandono do núcleo histórico da Madalena; e um rio com poucas condições de salubridade, com marcas de presença animal.

Perante este contexto surge o Programa Polis em 2001, que procura avançar soluções para alguns destes problemas. O Programa Polis foi um plano de atuação que se estendeu por todo território nacional, visando uma estratégia de intervenção assente na requalificação urbana e valorização ambiental, na qual surge uma nova abordagem à relação cidade-rio. Na tentativa de disseminar o modelo da Expo'98 para o resto do país, o Programa Polis reconhece assim o processo de expansão programático a trinta e nove cidades, incluindo Chaves, integrado na segunda fase de concurso, em 2001.

O Plano Estratégico de fevereiro de 2002, apesar de demonstrar pequenos apontamentos de possíveis intervenções no centro histórico e a norte do Forte de São Neutel, (Carreira, 2020) demonstra um especial cuidado perante a envolvente do Ribeiro do Ribelas e a zona alagável da margem direita do Rio Tâmega. Na procura de potenciar a viabilidade das várias propostas de intervenção, foram criados seis planos de pormenor, alargados às duas margens: o Plano de Pormenor da Madalena, o Plano de Salvaguarda do Centro Histórico; o Plano de Pormenor da Zona Urbana Poente; o Plano de Pormenor da Zona Urbana Norte; o Plano de Pormenor das Margens do Tâmega; e o Plano de Pormenor da Zona Termal (figura 11), sendo este último meramente indicativo.

Tornou-se fundamental estudar o Plano de Pormenor das Margens do Rio Tâmega (figura 12) não só por tentar compreender a ligação cidade-rio, mas também porque nele não só foi construído o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, do arquiteto Álvaro Siza Vieira como também o percurso ribeirinho.

Este plano englobava uma área de intervenção ao longo das margens do rio compreendido entre a Ponte Romana e a zona das lagoas a norte, junto da Avenida do Tâmega (Dordio, 2015), visando a requalificação paisagística e ambiental da zona de influência das margens do rio Tâmega[8]

6
O perímetro urbano começa a ganhar escala em detrimento das áreas anteriormente ditas como "Área Protetora do Rio Tâmega" (Carreira, 2020).

7
Tratando-se principalmente de um percurso cénico junto do rio Tâmega, a linha foi desativada em favor da construção de uma autoestrada que fizesse uma ligação mais rápida até Vila Real, a sul, e Espanha, a norte (Carreira, 2020).

. Entre a ponte romana e a ponte de São Roque construiu-se o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, que ocupa um local de terreno alagável outrora de cultivo e abastecimento do mercado, assim como foi implementado um percurso pedonal e de ciclovia ao longo das margens do rio (Carreira, 2020).

No papel ficaram um novo parque, o Parque Urbano da Galinheira, a noroeste da ponte São Roque, que receberia uma grande praça adjacente à Av. 5 de Outubro, colmatada por infraestruturas de carácter desportivo, nomeadamente um novo complexo de piscinas, um polidesportivo, campos de futebol e de ténis, assim como espaços sociais, espaços de apoio ao parque, hortas comunitárias e espaços de lazer (Dordio, 2015). Mais a norte, os lotes vazios junto a Avenida do Tâmega frente às margens do rio, seriam preenchidos por um novo conjunto de blocos habitacionais complementando a malha urbana existente, integrando ainda uma nova estação de tratamento de águas (ETA) com apoios de espaços de recreio e lazer (Carreira, 2020). Previa-se ainda uma vasta área para a implementação de um parque de merendas com a requalificação do açude e ainda uma nova ponte para a travessia do rio Tâmega.

Perante esta análise dos diferentes planos urbanísticos que incidiram nesta área ao longo do tempo, pode constatar-se que a paisagem ribeirinha foi sendo caracterizada ora como área a preservar, nos planos de urbanização e anteplanos, ora como área a requalificar, no plano de pormenor. Apesar de vários dos planos não terem sido executados, é possível encontrar atualmente estas mesmas abordagens, para distintas áreas da frente ribeirinha.

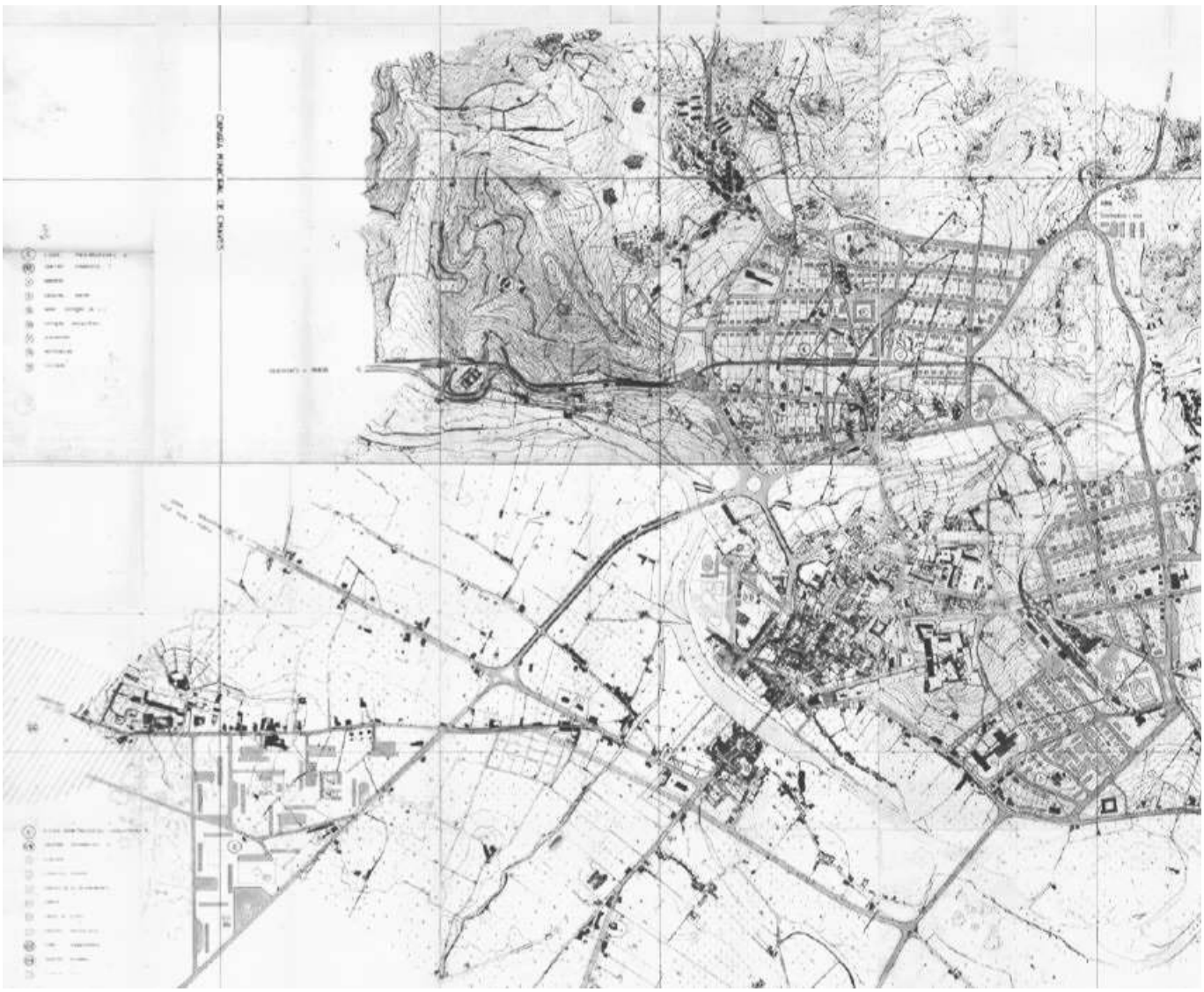
[8] O Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso é exemplo de uma intervenção realizada ao abrigo de um projeto individual, enquadrado no Plano de Pormenor das Margens do Rio Tâmega (Carreira, 2020).



1
Evolução urbana da cidade de Chaves. Datas: Séc. XVI; Séc. XVII, 1954; 1975; 1995; 2021. Fonte: Desenho dos autores a partir de Cartografia Oficial, (CIGeoE).

2
Vista Aérea sobre Chaves, c. 1970. Fonte: Centro Português de Fotografia.



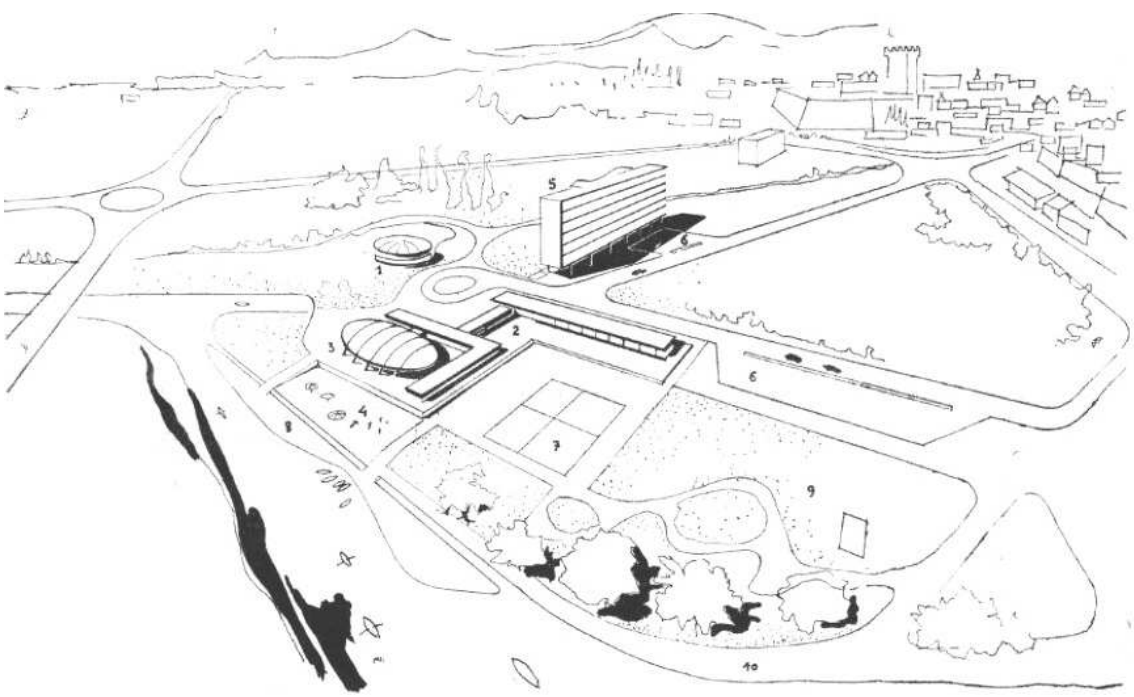


3
Anteplano de Urbanização da Cidade de Chaves. Planta da Proposta Geral, 1951.
Fonte: Carreira, N., 2020, Anexos p.2.

4
Anteplano de Urbanização da Cidade de Chaves. Planta da Proposta Geral, 1951.
Fonte: Desenho manipulado pelos autores a partir de Carreira, N., 2020, Anexos p.2.

5
Proposta de Nadir Afonso para Chaves
Fonte: Almeida, B., 2016, p. 325.





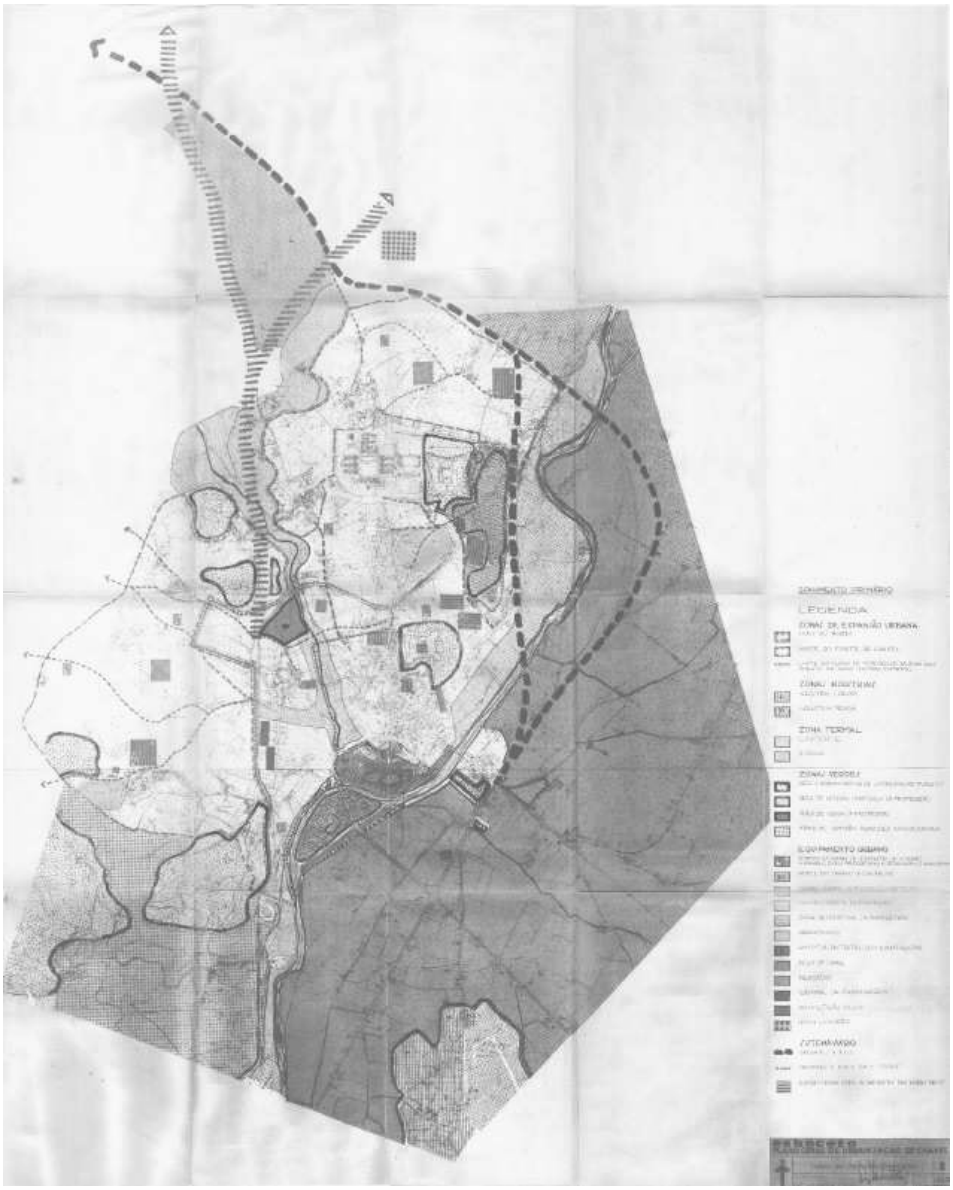
Perspectiva parcial do plano:

1—Buvete
2—Balneários
3—Piscina
4—Solário
5—Hotel
6—Parkings
7—Parque de jogos
8—Praia fluvial
9—Parque florestal
10—Avenida marginal



6
Anteplano de Urbanização da Cidade de Chaves, Arquiteto Nadir Afonso, 1964. Fonte: Carreira, N., 2020, Anexos p.3.

7
Esboceto do Plano Geral de Urbanização da Cidade de Chaves (Arq. Luís José Oliveira Martins), 1977. Fonte: Carreira, N., 2020, Anexos p.7.


LEGENDA

8
Construção junto das margens do Ribeiro do Ribelas, 2021. Fonte: Fotografia dos autores.









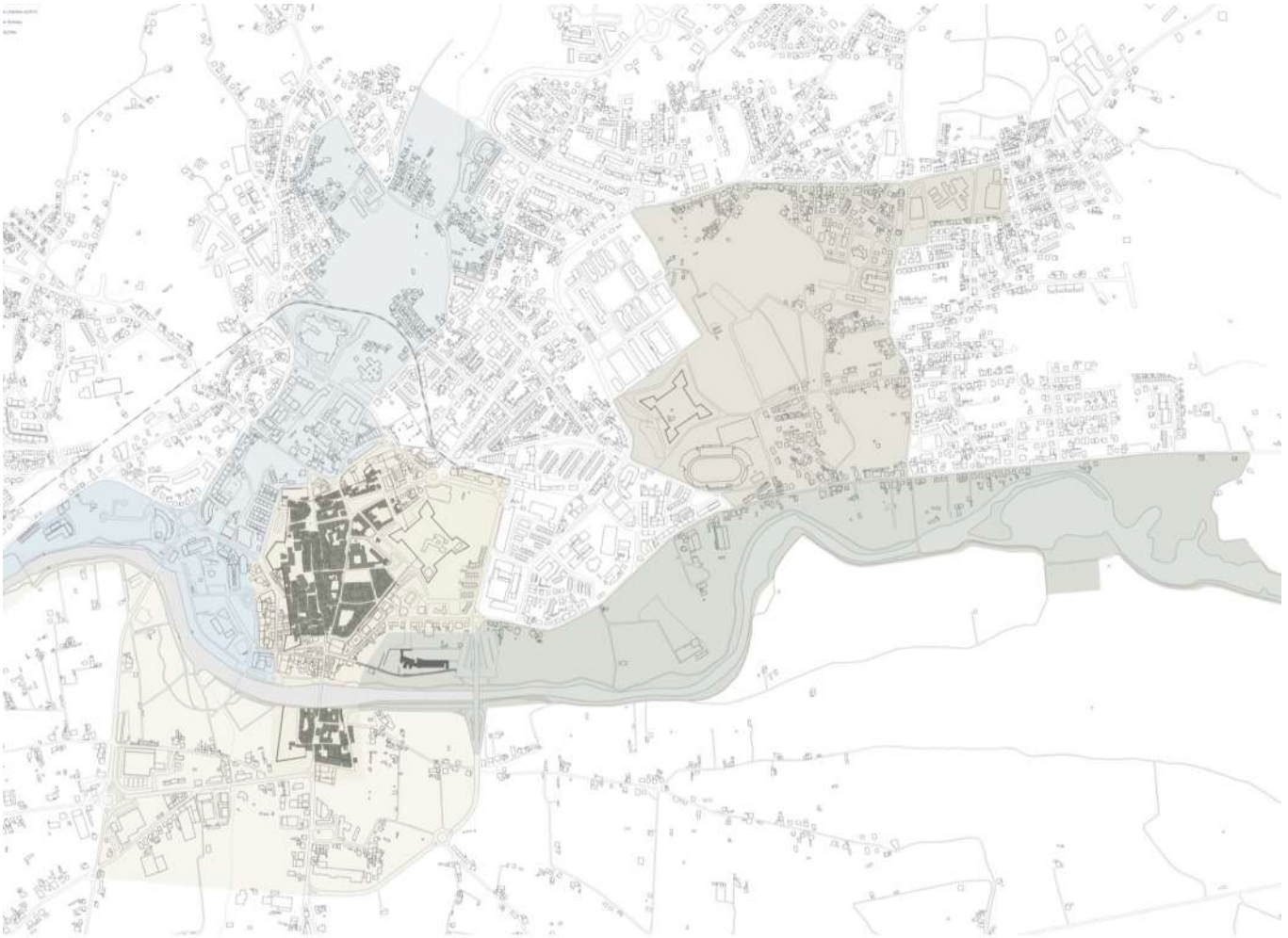
<

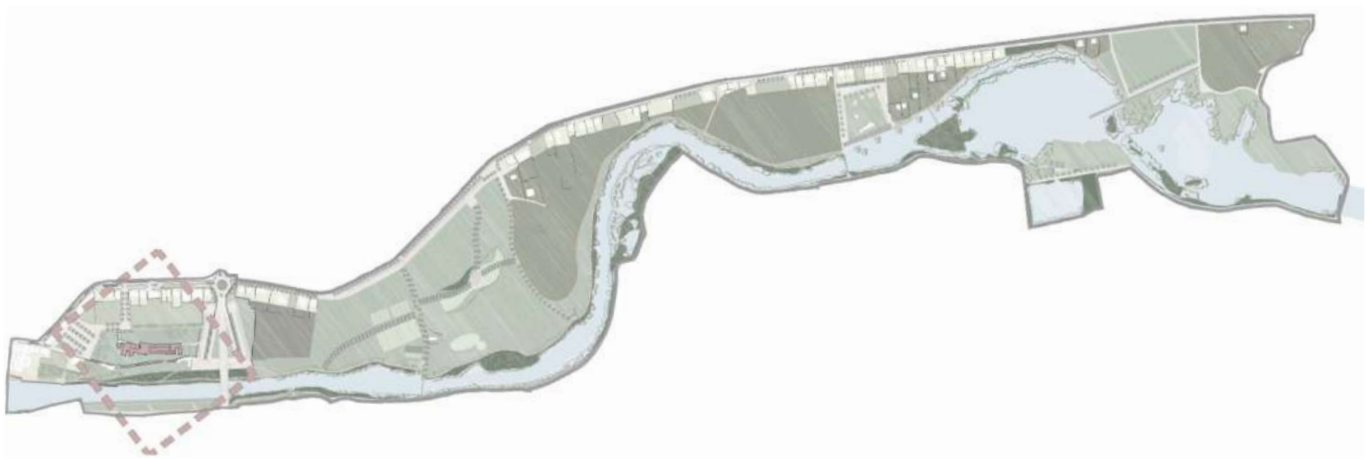
9
Vista sobre a cidade de Chaves, 2009. Fonte: Dmorgan910 (Flickr), 2009.

10
Cheias em Chaves, 2001. Fonte: Siza, A., 2016, p.94

11
Identificação dos Planos de Pormenor ao abrigo do Programa Polis. Fonte: Desenho dos autores realizado a partir de material fornecido pelo Centro de Documentação da Rede Ibérica de Entidades Transfronteiriças (RIET). No desenho estão identificados os Planos de Pormenor das Margens do Rio Tâmega (verde-escuro), o Plano Urbano da Zona Urbana Norte (verde-claro), o Plano de Salvaguarda do Centro Histórico (amarelo forte), o Plano de Pormenor da Madalena (amarelo-claro), o Plano de Pormenor da Zona Urbana Poente (azul-claro) e o Plano de Pormenor da Zona Termal (azul forte).\

12
Plano de Pormenor das Margens do Rio Tâmega, com indicação do Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, a vermelho. Fonte: Divisão de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano da Câmara Municipal de Chaves.





O Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso

Arquiteto de formação e pintor por vocação, Nadir Afonso (1920-2013), teve um percurso ímpar na arte e arquitetura portuguesa, quer pelo seu trabalho como artista plástico, quer pela sua passagem pelos ateliers de alguns dos mais influentes arquitetos à época, como Le Corbusier e Oscar Niemeyer (Almeida & Afonso, 2016).

Justificada pelo entendimento geral de Nadir Afonso como uma "figura cimeira do modernismo português, mas [que] não está suficientemente inscrito na história da arte portuguesa do século XX" (Horta, 2016), a intenção de criar uma fundação e museu, para albergar e divulgar a obra de Nadir Afonso, é materializada em 2001 (Batista, 2015). No acordo de princípio, assinado entre o próprio e a Câmara Municipal de Chaves (CMC), constava que a autarquia se propunha a construir um edifício museu, e Nadir a criar uma Fundação, que instalada nesse mesmo edifício, se disponibilizasse a gerir e dinamizar o mesmo, com o património da Fundação (Batista, 2014).

Perante este acordo, a CMC propôs para sede da Fundação Nadir Afonso, um recém renovado edifício (Batista, 2015), localizado na Rua Júlio Martins (Melo, 2012), em pleno centro histórico, proposta que não terá agradado a Nadir Afonso (Batista, 2015). Em 2002, a convite de Nadir Afonso e da CMC, Álvaro Siza é chamado para projetar de raiz o museu e sede para a Fundação, com o objetivo de dar a conhecer a obra do mestre flaviense na sua terra natal, assim como de outros artistas nacionais e internacionais (Batista, 2015).

O financiamento surgiu de uma candidatura do Projeto ao Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), num total de 9 milhões de euros, incluindo cedência de terrenos, construção e equipamento do edifício (Graça Dias, 2015).

O projeto do museu[8] arranca em 2003 (Graça Dias, 2015) e tem a sua primeira apresentação pública em janeiro de 2009 (Batista, 2009), porém o início da construção vê-se condicionada pela crise financeira que abalou Portugal entre 2010 e 2014 (Cunha, 2012). Como consequência, as obras são apenas iniciadas em 2013 e concluídas em 2015, sendo o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso (MACNA)[9] inaugurado a 4 de julho de 2016 (Ribeiro, 2016).

Após lhe ter sido indicado o lote a intervir, Siza manifesta a sua preocupação relativamente à construção do museu em leito de cheias, sugerindo que se procurasse outro sítio para o museu, "mas tanto a Câmara como o próprio Nadir, queriam, realmente, que a Fundação ficasse naquele sítio" (Graça Dias, 2015, p.3). Apesar de nunca revelar o sítio que acreditava ser mais apropriado para acolher o museu[10], Siza aceita a localização proposta, junto do rio, admitindo desde cedo a elevação do edifício, e salvaguardando-se em caso de inundação (MACNA, 2016) (figura 13).

Localizado entre o centro histórico e as margens do rio Tâmega, a montante da ponte romana, o terreno proposto para a implantação do

8
O nome do projeto nunca foi consensual, sendo referido inicialmente como Fundação Nadir Afonso, e após a sua conclusão como Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso (MACNA).

9
Nadir Afonso faleceu em 2013 sem ver a obra concluída (Almeida & Afonso, 2016).

10
Num artigo publicado aquando da inauguração do museu, o Eng.º Carlos França, Chefe de Divisão de Cultura e Turismo da Câmara Municipal de Chaves aponta que "Quando se convidou Siza Vieira havia várias hipóteses de localização apresentadas pelos arquitetos da Câmara (…) Siza escolheu uma zona que por acaso não coincidia com nenhuma dessas hipóteses." (Horta, 2016).

Museu Nadir Afonso, vulgarmente denominado por sítio das Longras[11] definia-se, anteriormente à intervenção, como um interior de quarteirão que voltava costas ao rio. Caracterizado por lotes longos e estreitos, maioritariamente utilizados para fins agrícolas, até às décadas de 50 e 60 (Gonçalves, 2019), o lote proposto é demarcado pelo limite tardoz das edificações da Av. 5 de Outubro e pela estreita e sinuosa Canelha das Longras, na sua extensão ladeada por muros e habitações abandonadas, em pedra (figura 14).

O abandono do Bairro das Longras, favoreceu a construção clandestina e a expansão de algumas construções da Av. 5 de Outubro sobre os limites do lote a intervir, determinando a revisão dos limites originais e um conjunto de expropriações, assegurando uma boa relação de distância entre o novo edifício e o tardoz das habitações (MACNA, 2016) (figura 15-16).

O principal acesso ao edifício é feito através de um novo arruamento criado num lote desocupado da Av. 5 de Outubro que, primeiramente de nível, se transforma numa rampa de ligeira pendente até à entrada do museu. Esta opção é determinada tanto pela necessidade de elevar o museu a uma cota não inundável, como pela vontade de criar uma continuidade espacial mais alargada entre museu, cidade e rio, "parece-me que é essa necessidade de integração na cidade que leva a que a porta não seja um momento de rutura, mas sim que está incluída nessa continuidade, como de resto no interior" explica Siza (MACNA, 2016). Também a ligação com o rio é assegurada pela ligação criada entre o museu, a Canelha das Longras e o percurso ribeirinho, previamente requalificados no âmbito do Programa Polis.[12]

O museu implanta-se num território fragilizado pela passagem do tempo. Por um lado, junto do centro histórico, caracterizado por ruas estreitas e sinuosas, construção de baixa escala e vestígios de vivências passadas como as muralhas do Forte de S. Francisco e as, recém escavadas, termas romanas. Por outro lado, integrado na cidade nova, por sua vez caracterizada por largas avenidas, grandes torres de habitação e outras construções, resultado de processos de urbanização recentes, que contrastam com a escala e as características naturais deste lugar (figura 17). Não obstante, Siza parece encontrar valor nas cicatrizes deste território, na sinuosidade do rio, na memória das ruínas, na herança da malha romana, na geometria das grandes torres de habitação, encontrando referências nesta envolvente.

Ao elevar o corpo do edifício do chão, o arquiteto responde ao problema das inundações, possibilitando simultaneamente o usufruo da margem à cota do rio e criando o que Nuno Grande classifica como "uma espécie de praça coberta de Chaves que tem vindo a ser descoberta pela população local" (MACNA, 2016). Também Souto Moura, refere esta capacidade do museu que "excede essa função de contentor e (...) vai alterar este fragmento ou esta parte da cidade" (MACNA, 2016).

Nesse sentido, a proposta do arquiteto passa pela construção de edifício que, implantado paralelamente ao rio, dialoga com o território onde

11

A etimologia da palavra longras ajuda a explicar os lotes longos e estreitos que caracterizam a zona. Segundo Lima (2012, p.86) "Longra: Do latim vulgar longula, 'alongada'. Deriva de Lôngara, de origem pré-romana e de sentido arqueológico" acrescentando que a designação "é comum no Norte de Portugal e na Galiza".

12

A requalificação da Canelha das Longras assim como a criação de um percurso ribeirinho junto do Tâmega fazem parte do plano de Requalificação Paisagística das Margens do Tâmega entre a Ponte de S. Roque e a Estação de Tratamento de Água de Stª Cruz (2004), ao abrigo do Programa Polis, e desenvolvido pelo Atelier do Beco da Bela Vista, que participa também na elaboração do projeto dos espaços exteriores do Museu Nadir Afonso, em conjunto com o arquiteto paisagista Luís Guedes de Carvalho (http://www.atelierbbv.com/in2010/).

se insere. Na sua volumetria a proposta atua como mediador em relação à escala da cidade e do rio. A escala proposta parece procurar repor uma escala urbana anterior, do centro histórico, junto do rio, onde a escala dominante é determinada pela construção de quatro torres de habitação no final dos anos noventa (figuras 16).

A escolha de matérias do projeto tem em consideração a envolvente, em particular a sua implantação em zona de risco de cheias. A solução escolhida é o betão branco, materialidade já testada em projetos anteriores, como a biblioteca de Viana do Castelo (2004-2008), e eleita pela sua durabilidade e resiliência contra possíveis cheias. Contudo, esta opção por um material único revela-se invulgar na obra de Siza que, como recorda Souto Moura, geralmente opta por uma "composição mais clássica tripartida que apresenta os três princípios do classicismo", com um coroamento em cima, o corpo edifício e um lambrim no embasamento, situação que não se verifica no Museu Nadir Afonso (MACNA, 2016).

A preferência por um revestimento homogéneo, que uniformiza a volumetria complexa e acentua o seu caráter escultórico, reforça a predisposição do edifício para se deixar afetar pelo lugar e pela circunstância. Esta linguagem depurada evidencia a passagem do tempo, destaca as ruínas da Canelha das Longras, faz sobressair as variações atmosféricas, o modo como a luz invade os espaços, como os habitantes vivenciam o espaço. Souto Moura conclui que esta decisão se trata de uma "depuração", consequência da experiência e maturidade de Álvaro Siza enquanto arquiteto, "é muito contido, já não precisa de muitos materiais, já não precisa de muitos pormenores." (MACNA, 2016).

O museu desenvolve-se em dois pisos, um primeiro onde se encontra o programa do museu, elevado do chão e acessível através de uma rampa, mas também de acessos mecânicos e escadas de emergência; e um segundo, parcial e técnico. O corpo do edifício assenta sobre dezanove lâminas de betão, que contêm uma sequência de aberturas e que podem ser percorridas. O posicionamento destas lâminas que acompanham as angulações do edifício, remetem para uma matriz de parcelamento agrícola como o pré-existente neste território (figura 18).

O desenvolvimento longitudinal do edifício inclui angulações que são indicativas da relação com as ruínas da Canelha das Longras, mantida, segundo Siza, - "à exceção de um edifício no extremo [sul] que foi demolido" (MACNA, 2016). A opção de conservar as ruínas pré-existentes é de imediato evidente para Siza, "porque temos aqui um primeiro plano, com história, com marcas arquitetónicas, com uma relação com o rio muito interessante, vívida, (…) quero conservar isso." (Gonçalves, 2019). Também no interior, a distribuição do programa está diretamente relacionada com essas angulações, permitindo "vistas distintas sobre a paisagem" (MACNA, 2016).

No piso térreo, as lâminas incluem aberturas com diferentes formas geométricas que criam uma espacialidade própria e permitem um percurso coberto ao longo do edifício (figura 19). A opção por formas geométricas, a par das angulações do edifício, e ainda a aproximação a ideias

exploradas no movimento moderno, sugerem uma relação deliberada entre o desenho do museu e a obra de Nadir Afonso, enquanto pintor e arquiteto. Porém quando questionado sobre a intencionalidade desta aproximação Siza responde, “eu digo sempre, que consciente não (...) mas é um facto que em certa fase da pintura do Nadir aparecem triângulos e círculos” (Gonçalves, 2019).

No primeiro piso, o programa distribui-se em três momentos. Um primeiro momento que incorpora a receção, a biblioteca, o auditório, a loja, o vestiário, os sanitários e a cafetaria com um terraço que se abre na direção do rio. Um segundo momento, composto por uma sequência de salas de exposições, uma para exposições temporárias, e uma para a exposição permanente que está dividida em dois conjuntos paralelos, um central iluminado por um lanternim e um outro que se abre para o rio. Existe ainda um terceiro momento que inclui o arquivo, áreas técnicas e administrativas, e por fim o atelier de artes plásticas para Nadir Afonso (figura 20). Parcialmente sobreposto a este piso, encontra um outro, constituído por áreas técnicas que tratam as questões mecânica, elétrica e de climatização do edifício, assim como a limpeza do grande lanternim sobre a sala de exposições.

Sobre o programa específico para o Museu Nadir Afonso[13], Siza explica que “na prática, [o programa] fi-lo eu, depois de ouvir Nadir Afonso; a Câmara apenas me forneceu um programa mínimo” (Graça Dias, 2015, p.3) acrescentando que, relativamente aos espaços de exposição, que o seu desenho deve ser feito “na base de uma relativa neutralidade” (Gonçalves, 2019).

Percorrendo os espaços interiores, é possível verificar a existência de um pé direito dominante que acompanha as articulações produzidas em planta, admitindo algumas exceções no qual é aplicado um teto suspenso para organizar a iluminação. No corpo central, onde se encontra a sala de exposições, a iluminação é feita através de um lanternim, praticamente do tamanho da sala, que difunde a luz natural recolhida, ou a artificial produzida, no piso técnico superior.

O uso recorrente de luz indireta é um aspeto central na obra de Siza. Sobre este assunto Souto Moura elabora, referindo que Siza “não gosta de iluminar os edifícios com luz direta prefere muito mais luz indireta” (MACNA, 2016), possível através de lanternins como o existente no corpo central de exposições, de luminárias e candeeiros que refletem a luz contra as paredes.

13

Previamente à execução do Museu Nadir Afonso (2003-2015), Siza havia já projetado, entre outros, o Centro Galego de Arte Contemporânea (1988-1993) em Santiago de Compostela e o Museu de Arte Contemporânea da Fundação de Serralves (1991-1999) no Porto. A familiarização com este tipo de programa e as suas exigências beneficiou o projeto uma vez que, várias das soluções incorporadas já haviam sido testadas.

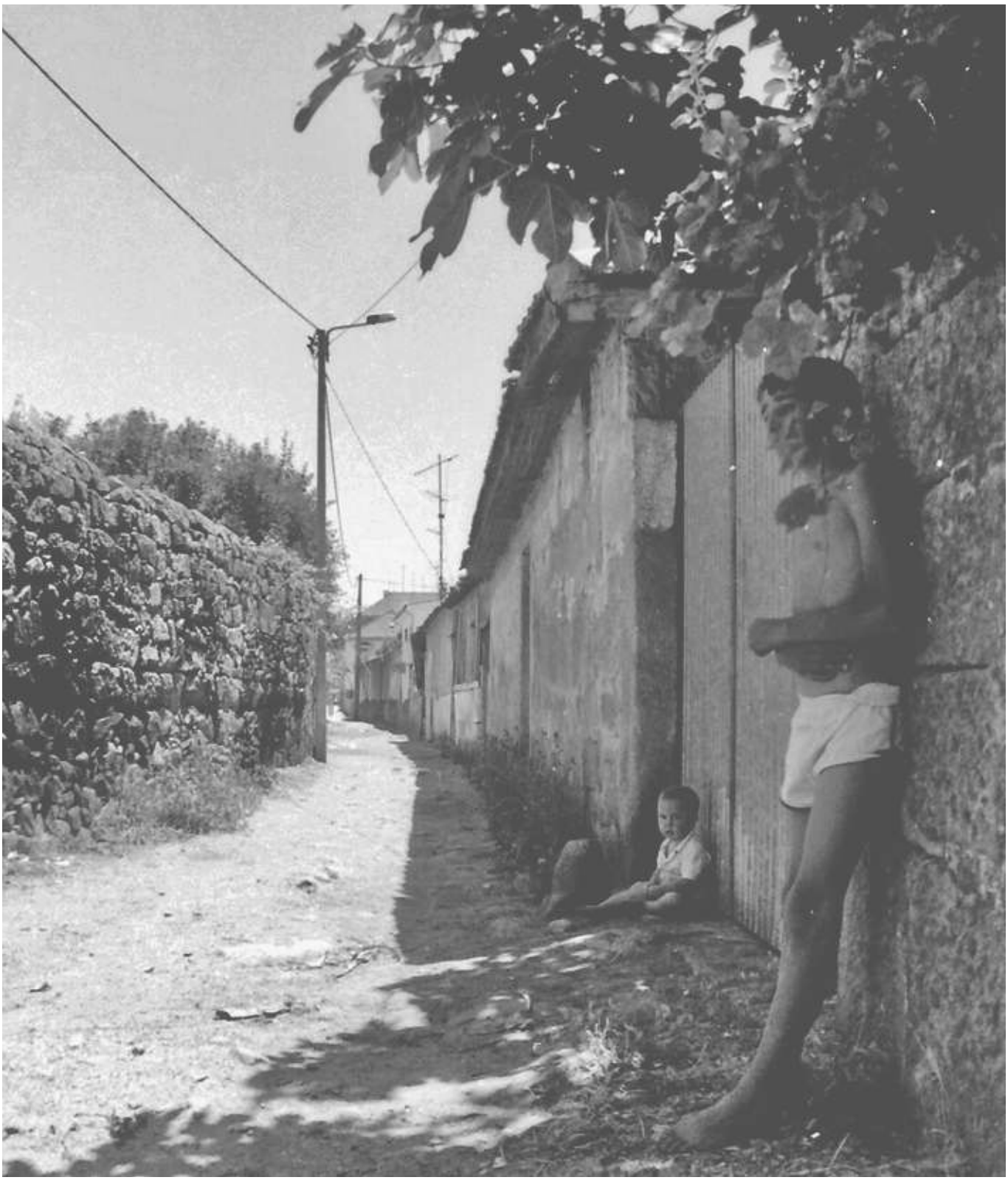




<

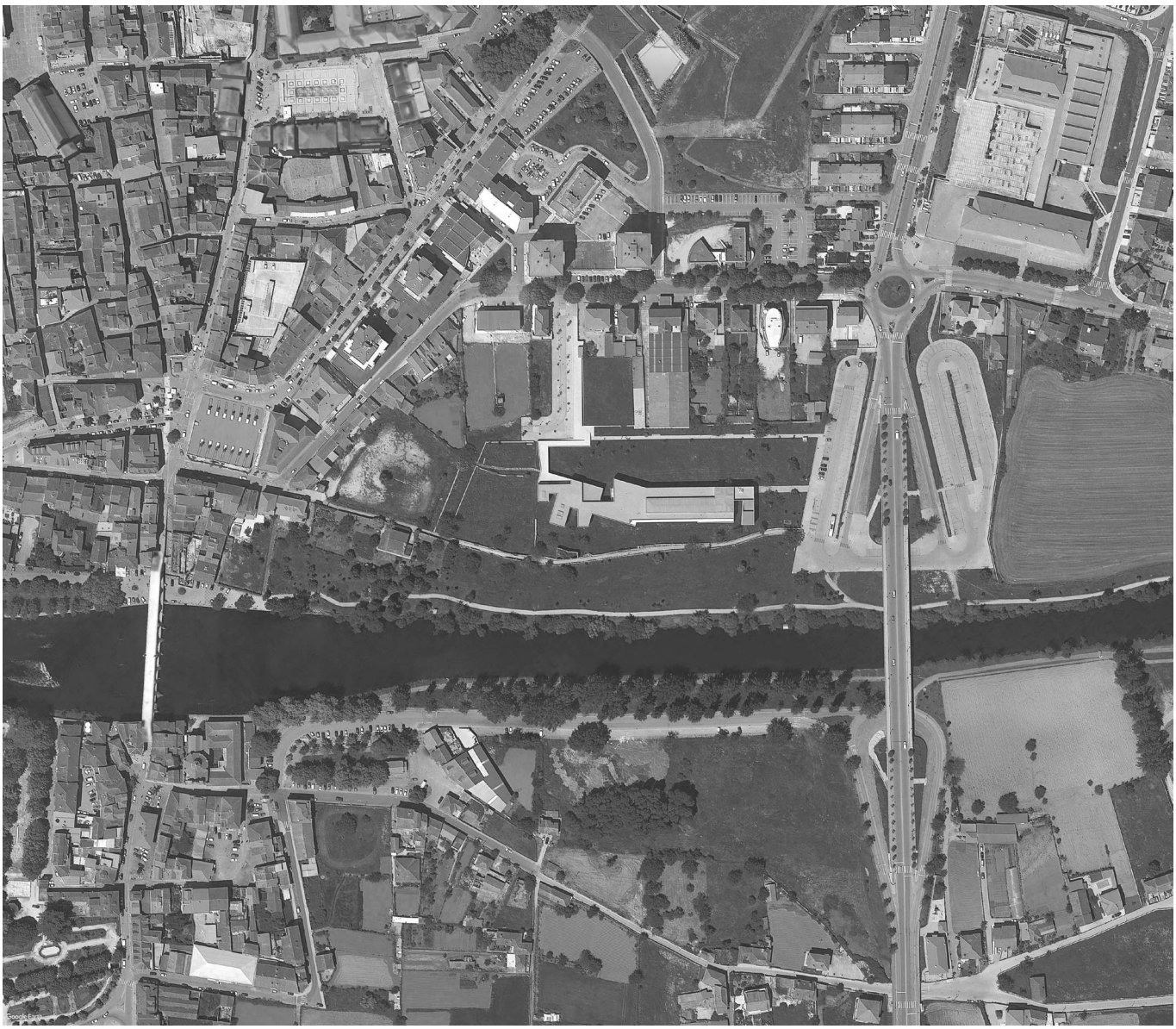
13
O Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, 2021. Fonte: Fotografia dos autores.

14
Canelha das Longras, (198-). Fonte: Fernando Ribeiro (2016).





15 - 16
Ortofotomapas do território antes e após a construção do Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, 2006 e 2016. Fonte: Google Earth, 2020.



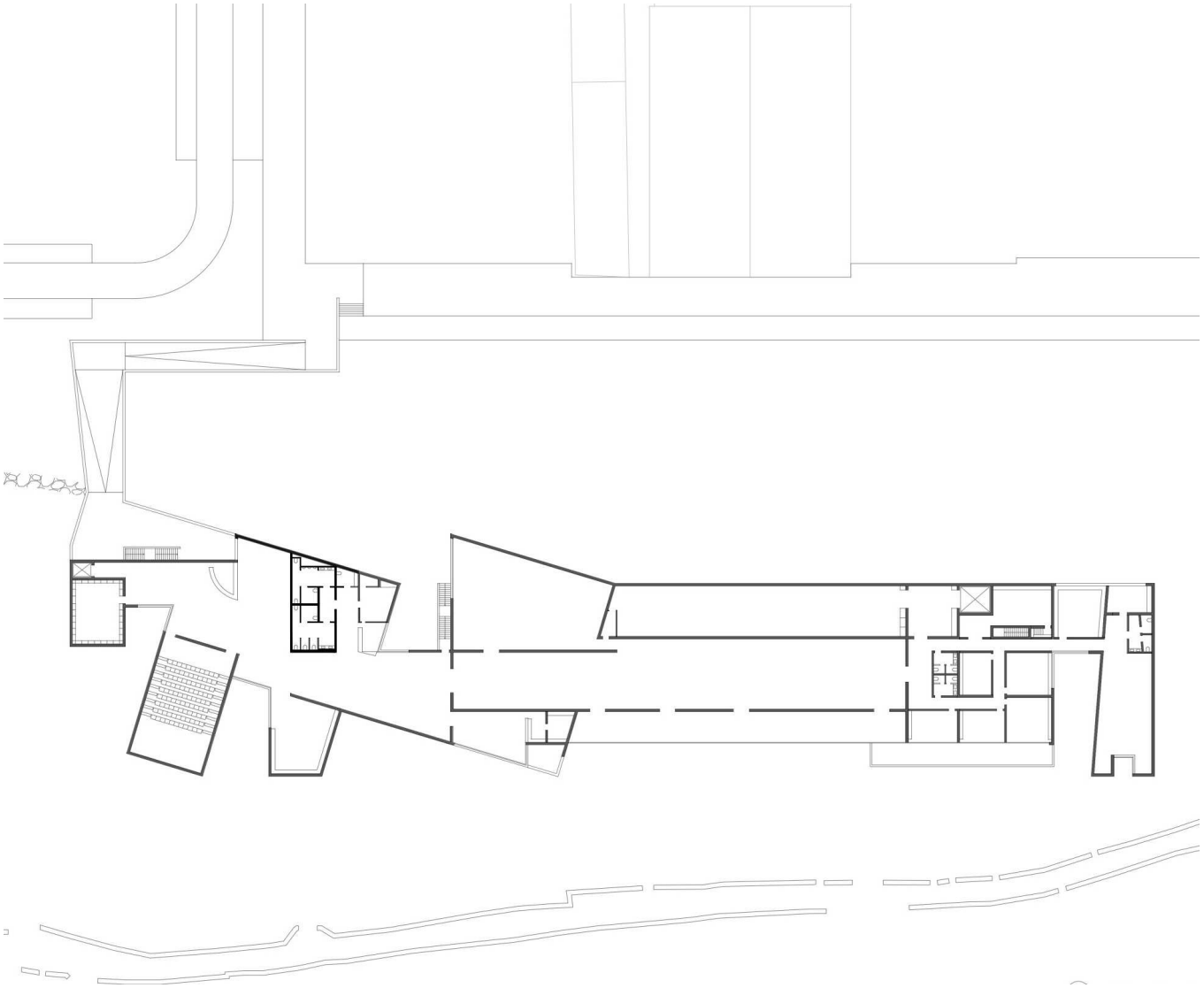
17
O Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso e a sua envolvente urbana, 2021.
Fonte: Fotografia dos autores.





18
Relação entre as lâminas de betão e a Canelha das Longras. Planta do piso térreo, Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso. Fonte: Desenho dos autores realizado a partir de documentação fornecida pelo Atelier Álvaro Siza Vieira.

19
Planta do primeiro piso, Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso. Fonte: Desenhos dos autores realizado a partir de documentação fornecida pelo Atelier Álvaro Siza Vieira.



20
As formas geométricas recortadas nas lâminas de betão. Planta do piso térreo, Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, 2021. Fonte: Fotografia dos autores.



Discussão

Numa conferência realizada em 2016, após a conclusão da obra do museu, Nuno Grande destaca a capacidade de Álvaro Siza “interpretar o tempo, interpretar o espaço à sua maneira”, que atribui a uma “cultura universalista” de Siza, que transparece na sua forma de projetar, e que o torna capaz de estabelecer uma relação entre “o universal e o local”, por saber “olhar para a cultura de sempre e a cultura que lá está” (MACNA, 2016). Em Chaves, é possível encontrar manifestações desta interpretação do local e do enquadramento numa cultura universal.

O lado local

Para além das relações de integração na envolvente mencionadas anteriormente, a referência ao contexto local é evidente na integração das ruínas da Canelha das Longras no projeto do museu. Esta opção de manter as ruínas pré-existentes não é singular na obra de Álvaro Siza, sendo possível verificar a mesma opção no projeto desenvolvido para o bairro de S. Victor (Alves Costa, Costa & Fernández, 2019), no Porto, projetado no pós 25 de Abril, no âmbito do Serviço de Apoio Ambulatório Local (SAAL). Esta vontade de atuar, reconhecendo o território como um palimpsesto, preservando ao invés de apagar parece ressoar com o conceito de Arquitetura Débil[14] que Sòla-Morales enuncia no seu texto homónimo de 1987.

Comprovando que a “experiência da sobreposição (…) não se constrói através da ordem, mas sim através das peças” (Solà-Morales, 1995, p.75), Siza parece reconhecer as diferentes camadas de que é composto este território e os diferentes tempos que lhes correspondem, confirmando que “não existe um tempo único, mas tempos diversos (…) justapostos” (Solà-Morales, 1995, p.76) e propondo um edifício que é crítico em relação à sua própria monumentalidade (figura 21).

Esta condição de monumentalidade como enunciada por Solà-Morales, “não tem em comum com os monumentos da idade clássica nem a sua geometria, nem o seu valor ideológico, mas sim unicamente o que encaixa no contexto atual da condição de (…) lembrança” (Solà-Morales, 1995, p.80). O próprio Siza, em 2021, quando abordado sobre como interpretava o conceito de monumentalidade, responde em concordância com as palavras de Solà-Morales dizendo, “fui ao dicionário e lá está, (…) diz: memória associada à memória de pessoas, ou episódios” (entrevista realizada a 30 outubro 2021, no contexto da investigação e registada em vídeo, no atelier do arquiteto, no decorrer da visita aos locais de intervenção do PI).

A memória da ruína da Canelha das Longras coexiste, assim, com o novo edifício proposto, através de imperfeitos muros de pedra que, no entendimento de Siza, funcionam como um “antídoto para a perfeição procurada no próprio museu, que é uma virtude e também pode ser um excesso” (MACNA, 2016), e é simultaneamente decorativa como “um complemento que permite incluir uma leitura (…) algo que realça, enriquece, torna suportável a realidade, sem pretensão de se impor, de

[14] Solà-Morales (1995) faz uso recorrente da obra de Álvaro Siza para ilustrar o seu conceito de arquitetura intempestiva - outra designação do autor para arquitetura débil.

ser central, de exigir o acabamento que a totalidade exige" (Solà-Morales, 1995, p.79).

O lado universal

Por outro lado, uma tão grande aproximação a ideias exploradas no movimento moderno que convoca no desenho do edifício, é menos comum na obra de Álvaro Siza, situação que Souto Moura parece reconhecer, afirmando que "é um edifício bastante moderno para aquilo que eu conheço do Siza, tem aqueles postulados quase que o Corbusier dizia sobre os cinco pontos da arquitetura moderna" (MACNA, 2016).

Primeiramente, pela opção de elevar o edifício do chão, não tanto em pilotis ou na opinião de Souto Moura "por convicção, por querer fazer ou querer responder a um manifesto moderno" (MACNA, 2016), mas sobre lâminas, e assumidamente por se inserir em zona de leito de cheias. Em seguida, o acesso principal ao edifício, longo e em rampa, que vai de encontro ao conceito de promenade architectural desenvolvido por Le Corbusier, e que é conseguido pela criação de um percurso que, através do movimento, possibilita ao visitante percecionar o espaço e o edifício; ainda mais pela introdução do que Souto Moura considera uma "maravilhosa janela contínua" (MACNA, 2016), uma estreita e longa fenêtre en longueur que se abre para o rio. E por fim, por uma afinidade com o cubismo e com a forma humana, que é possível identificar na implantação do edifício, geométrica e assimétrica (figuras 22 e 23). O próprio Siza parece reconhecer esta afinidade:

"Esta implantação tem qualquer coisa de figura humana: na zona do atelier, estariam os pés, em cima, na biblioteca, a cabeça... Também me foi surgindo a ideia de ajustar o conjunto à figura humana; a figura humana auxilia muito o desenvolvimento das formas por ser, a um tempo, uma coisa natural e racional; e que contém o movimento." (Graça Dias, 2015, p.3)



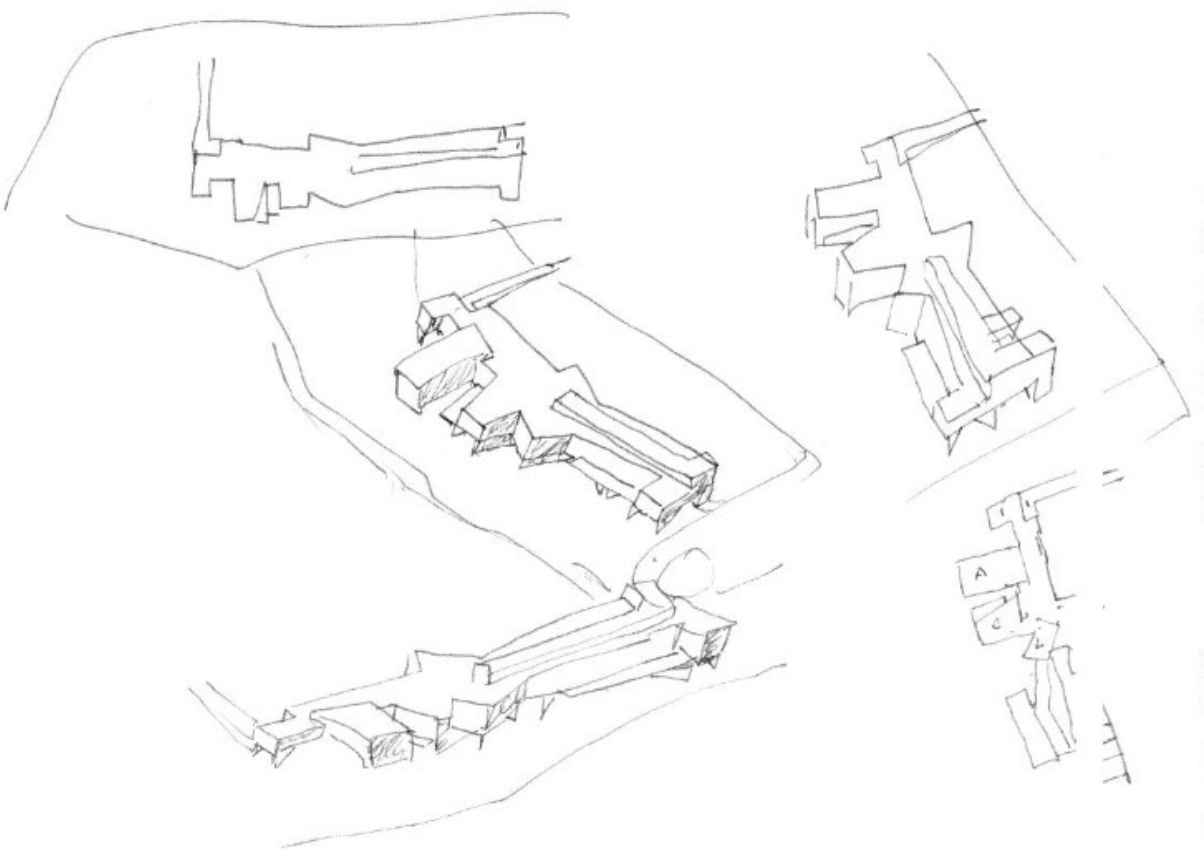


<

20
O Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso e as ruínas da Canelha das Longras, 2021. Fonte: Fotografia dos autores.

21
Álvaro Siza. Fonte: Fernando Guerra.

22
Esquisso do Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso. Fonte: RTP (2019).



Considerações Finais

O presente trabalho assume-se como um contributo para o estudo do Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, realizado por Álvaro Siza no âmbito do Programa Polis, a partir do qual é possível fazer uma leitura crítica obra de Siza em Chaves, com o principal objetivo de encontrar evidências do seu posicionamento, simultaneamente universal e local.

A análise ao território de Chaves é indicativa de um território em permanente metamorfose, que tanto guarda traços de um passado mais ou menos longínquo, como regista a mais recente das contemporaneidades, e cujos testemunhos da passagem do tempo revelam a perda dos vínculos com a paisagem que evidenciam a essência e identidade deste lugar.

Intervindo num território fragilizado, Siza parece procurar e reconhecer os indícios desta essência perdida, encontrando valor nas cicatrizes deste território e referências nessa envolvente, revelando um entendimento sobre a preservação do espírito do lugar, que valoriza o território e a sua identidade.

O edifício é entendido como uma oportunidade para recuperar antigos referenciais e retomar relações perdidas, com o tecido urbano, com o rio, com a pedra que se encontra por toda a cidade. Fá-lo através das suas torções que acompanham a sinuosidade do rio; ao preservar as ruínas de pedra e ao recuperar uma antiga via de ligação ao centro da cidade; fá-lo ao adotar uma linguagem depurada cuja homogeneidade parece reforçar a sua predisposição de se deixar afetar pelo tempo, pelo lugar e pela circunstância; ou ainda ao reconhecer a sua posição vulnerável em zona de cheia, aceitando a condição de imprevisibilidade da natureza e adaptando-se a esta possibilidade elevando-se do chão.

Reconhecendo o museu como uma tipologia de monumento nas cidades contemporâneas, Siza projeta um edifício que é crítico em relação à sua envolvente e à sua própria monumentalidade, evidenciando uma relação de compromisso entre preservação e transformação. Com o Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, Siza sublinha o potencial do museu contemporâneo exceder as suas funções enquanto contentor e se tornar parte da cidade, propõe uma arquitetura que vai para lá do objeto construído, capaz de cerzir o tecido urbano e social preexistente, transformando a cidade e os seus habitantes.

Referências

1. Fontes documentais

Atelier Álvaro Siza Vieira (Desenhos Técnicos)

Tombo Militar (Cartografia Histórica)

CIGeoE (Cartografia)

2. Monografias, capítulos, livros e obras específicas

Alarcão, J. (1988). O domínio romano em Portugal. Europa-América.

Almeida, B. & Afonso, L. (2016). Nadir Afonso: chaves para uma obra. Fundação Nadir Afonso/Norprint.

Alves Costa, A.; Costa, A. & Fernández, S. (coord.) (2019). Cidade Participada: Arquitetura e Democracia. S.Victor 2, Tinta da China.

Carvalho, R. (1929). Chaves Antiga. Edição do autor.

Dordio, P. (2015). Chaves e as suas fortificações - Evolução Urbana e Arquitetónica. Câmara Municipal de Chaves.

Figueira, J. (2008). Álvaro Siza. Modern Redux, Hatje Cantz.

Norberg-Schulz, C. (1979). Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture. Rizzoli.

MAOT (2002). Programa Polis: Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades - Plano Estratégico de Chaves. Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território.

CMC (2001) Plano Estratégico da Intervenção do Programa Polis da Cidade de Chaves. Câmara Municipal de Chaves.

Siza, A. (2016). Álvaro Siza: Museu Nadir Afonso. Monade.

Solà-Morales, I. (1995) Deferencias. Topografía de la arquitectura contemporânea. Gustavo Gili.

3. Artigos de publicação em série

Graça Dias, M. (2015). Álvaro Siza: Nadir paralelo ao Tâmega. Jornal Gyptec, 1. https://gyptec.eu/jornal-gyptec/

Horta, B. (2016). A obra de Nadir Afonso encontrou um “prodigioso” museu. Observador. https://observador.pt/2016/07/01/a-obra-de-nadir-afonso-encontrou-um-prodigioso-museu/

Lopes, R. & Carneiro, S. (2015). A Praça Forte de Chaves, Estrutura e Vestígios Arqueológicos. In Ruiz, F. & Rosado, M. (dir). Pelourinho - Boletín de Relaciones Transfronterizas, 19 (2ª época), 147-176. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7920068

4. Comunicações e catálogos de exposições

Batista, J. (2009, 5 fevereiro). Informação do Senhor Presidente da Câmara sobre a Actividade Municipal [Comunicação oral]. Assembleia Municipal de Chaves, Chaves, Portugal.

Batista, J. (2012, 27 junho). Primeira revisão aos instrumentos de gestão financeira em vigor para o ano económico de 2012 [Comunicação oral]. Assembleia Municipal de Chaves, Chaves, Portugal.

Batista, J. (2014, 17 dezembro). Informação do Senhor Presidente da Câmara sobre a Atividade Municipal [Comunicação oral]. Assembleia Municipal de Chaves, Chaves, Portugal.

Batista, J. (2015, 29 abril). Fundação Nadir Afonso - “Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso” - Celebração do Protocolo [Comunicação oral]. Assembleia Municipal de Chaves, Chaves, Portugal.

Cunha, M. (2012, 27 dezembro). Aprovação dos Documentos Previsionais Para o Ano de 2013. Aprovação do Mapa de Pessoal [Comunicação oral]. Assembleia Municipal de Chaves, Chaves, Portugal.

Melo, F. (2012, 26 abril). Primeira Revisão aos Instrumentos de Gestão Financeira em Vigor para o Ano Económico de 2012 [Comunicação oral]. Assembleia Municipal de Chaves, Chaves, Portugal.

Ribeiro, N. (2015, 24 junho). Moção [Comunicação oral]. Assembleia Municipal de Chaves, Chaves, Portugal.

Ribeiro, N. (2016, 29 junho). Moção B [Comunicação oral]. Assembleia Municipal de Chaves, Chaves, Portugal.

5. Dissertações e trabalhos académicos

Carreira, N. (2020). 30 Anos de Planeamento Urbano em Chaves 1990-2020. (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto)

Lima, A. (2012) De Bracara Augusta a Braga: análise toponímica de um conselho português. (Dissertação de Mestrado, USP – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas)

Ribeiro, J. (2010). O Tecido Urbano Flaviense: De Aquae Flaviae a Chaves Medieval. (Dissertação de Mestrado, ICS Universidade do Minho)

Silva, P. (2010). Povoamento Proto-Histórico do alto Tâmega: as mudanças do I milénio a.C. e a resistência do substrato indígena. (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto)

6. Fontes audiovisuais

MACNA (2016, 16 junho). MACNA: Dois ícones que o caracterizam - Nadir e Siza. [Vídeo] Ciclo de conferências Chaves como Destino. https://www.youtube.com/watch?v=cJBc7Eydu0E

Gonçalves, R. (realizador) (2019, 17 novembro). Museu Nadir Afonso (Temporada 1, Episódio 14) [Episódio de Programa] In Neves, V. & Lopes, C. (2017). Atelier d’Arquitetura, Até ao Fim do Mundo, RTP 2. https://www.rtp.pt/play/p5644/e439300/atelier-arquitetura

3
Proposta de grupo

Memória Descritiva

A estratégia de grupo para o território de Chaves toma por base os objetivos do Programa Polis, nomeadamente o plano estratégico do Plano de Pormenor das Margens do rio Tâmega. Os limites deste Plano são considerados pelo rio Tâmega e a Av. 5 de Outubro uma vez que se constata um “fator de gradação da intensidade de uso urbano” à medida que nos afastamos do centro histórico (ViverChaves (2005), p.19] e o facto do rio Tâmega quase se assumir como uma linha divisória da vocação do território : o urbano e o rural (ViverChaves (2005), p.19). Esta intervenção partiu, assim, da premissa de criar um espaço público contínuo verde, para norte da ponte romana, com a adição de ciclovias e caminhos pedonais em toda a extensão de ambas as margens, beneficiando de infra-estruturas, sinalética e mobiliário urbano (ViverChaves (2005), p.7).

Com base neste propósito surge uma nova leitura sobre a obra de Siza Vieira que consegue fazer face à problemática descrita no plano estratégico do Plano de Pormenor das Margens do rio Tâmega. Respeita a zona de leito de cheias em que está inserido, através da sua elevação à cota não inundável, e procura uma ligação direta à av. 5 de Outubro, valorizando este novo eixo estruturador na expansão da malha urbana a este, requalificando as margens do rio e devolvendo à cidade um novo olhar sobre o mesmo.

Apesar dos esforços recentes, a não execução de vários projetos propostos no âmbito do Programa Polis, leva a que a frente de rio da cidade mantenha várias áreas por requalificar, com possibilidade de diversificar a relação entre a cidade e o rio, de onde parte o desenvolvimento da estratégia de grupo.

Com este propósito em mente, a leitura do território é assim feita a partir de uma nova estrutura linear - desde a Av. do Tâmega, passando pela a Av. 5 de Outubro, centro histórico, Praça do Brasil, até à Av. Bracara Augusta, de uma leitura nordeste-sudoeste, respetivamente - tendo em consideração a ideia de cidade linear enunciada na obra “Learning from Las Vegas” (1972), de Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour, conceptualmente desenhada na figura 1.

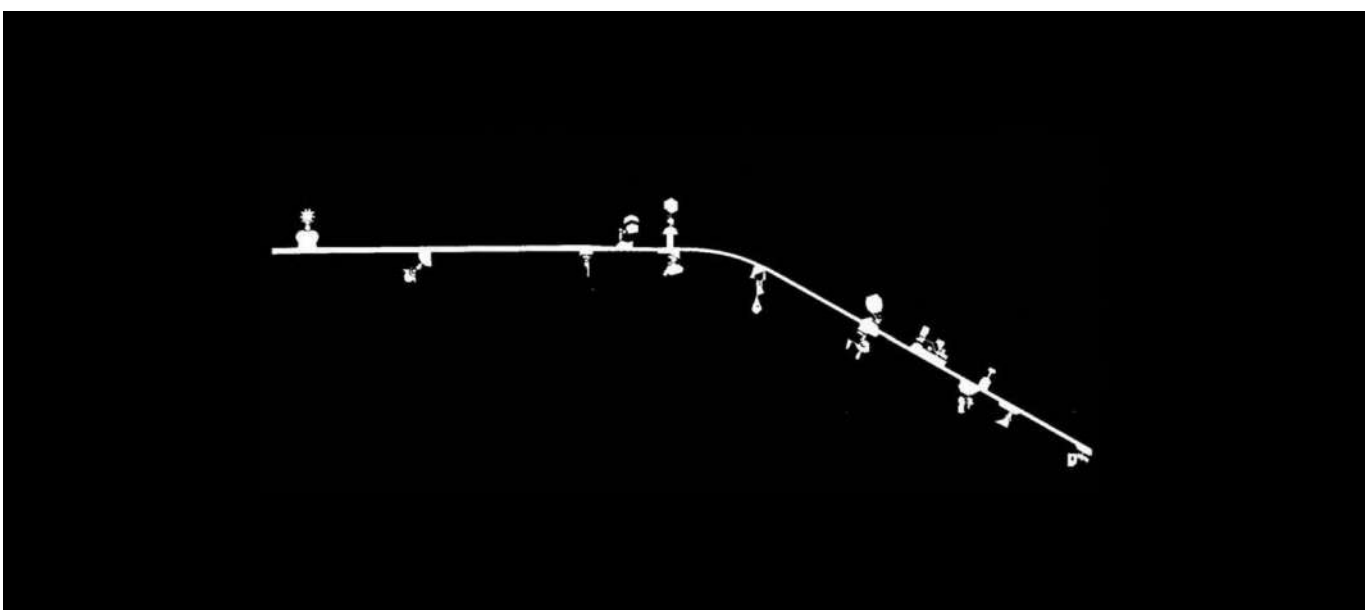
Este eixo corresponde a uma antiga via romana que unia Bracara Augusta (Braga) a Asturica Augusta (Astorga- Espanha), ligando assim a implantação deste núcleo a outras localidades distantes. Apesar de hoje este eixo apresentar algumas variações em relação ao traçado original, continua a representar um eixo estruturante da cidade que a percorre de uma ponta a outra, ligando os extremos ao centro histórico. Para além disso, este eixo também corresponde sensivelmente ao limite do leito de cheias, definindo-se então como limite entre o construído e o não construído.

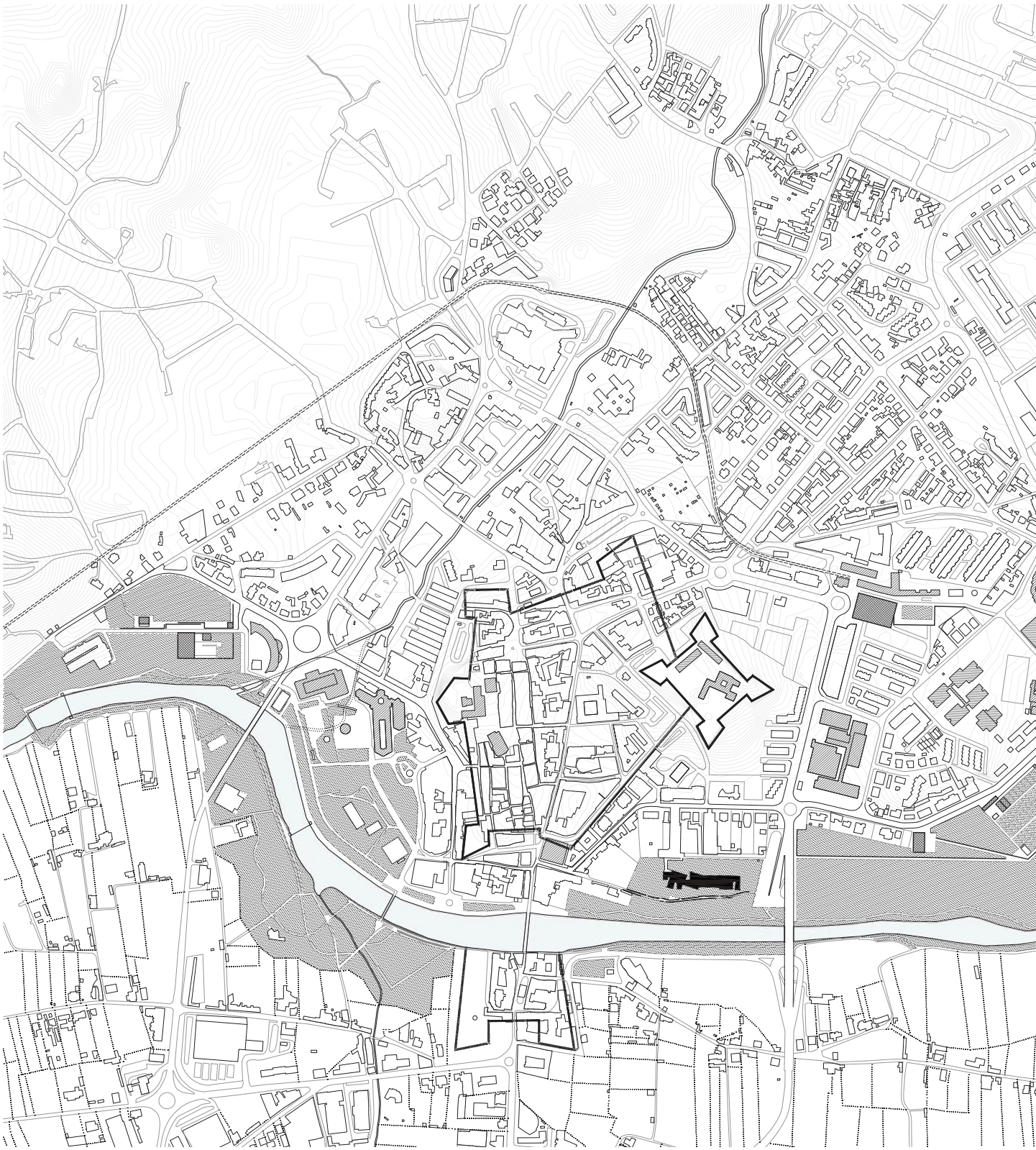
Desta forma propõe-se a utilização desta via como eixo mediador e de ligação entre a cidade consolidada e o rio, propondo assim a expansão dessa relação que é hoje já possível identificar na zona mais antiga e central da cidade - entre as pontes Eng. Barbosa Carmona e de S. Roque.

As propostas enumeram-se numa leitura desde o centro da cidade até á margem norte de Chaves: A requalificação da atual estação rodoviária de Chaves, que se encontra degradada e com fracas ligações urbanas, e que procura devolver à cidade um ponto de conexão viário e pedonal - a nova Centralidade da cidade de Chaves (1); a proposta de uns novos "Banhos Públicos" (2) em continuidade com o Jardim do Tabolado que procura resolver a lacuna da exclusividade ao acesso termal através do carácter lúdico ao serviço da população; a proposta de um recinto para a Feira de Chaves (3) que procura trazer o mercado de fora da cidade mais próximo desta, situado no local onde terá sido proposto um equipamento no âmbito do plano estratégico do PPMT ; e um parque náutico (4)

Face à escolha de lugares e programas recorre-se ao elemento do muro como estrutura projetual que garanta a continuidade com a linguagem dos muros do Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso.

1
Conceptualização da Strip
Fonte: Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1988, p. 25







Proposta Individual

Após a análise à cidade de Chaves, enquanto trabalho de grupo e o eixo da estratégia enunciado, a proposta individual intervêm na malha urbana da cidade procurando redefinir novas ligações citadinas, que por sua vez, procura reforçar a ligação entre cidade e o rio Tâmega.

O projeto compreende o redesenho e requalificação do Terminal Rodoviário de Chaves. Do ponto de vista estratégico, neste âmbito, propõem-se uma intervenção em torno de dois eixos da cidade: o eixo da avenida Largo da Estação (sensivelmente perpendicular ao rio Tâmega) e o eixo de consolidação da malha urbana entre os dois fortes (o forte de São Francisco e o forte de São Neutel).

O Terminal Rodoviário de Chaves, localiza-se num ponto privilegiado da cidade, mas bastante desqualificado. Dada a sua localização favorável e a dimensão da sua implantação, surge como uma oportunidade de intervenção, tornando-o numa nova centralidade. Com o recurso aos eixos estratégicos que visam estabelecer novas continuides e restruturar a ligação com o rio.

Com a devida proximidade do terminal rodoviário com a antiga estação férrea, é feita uma análise ao eixo da linha do comboio procurando entender o atual estado do mesmo e a sua possivel reativação com o intuito de se relacionar com o atual terminal rodoviário de Chaves. Parte-se assim desta análise para a compreensão da área e o potencial do programa a intervir.

Estação Ferroviária de Chaves - Linha do Corgo

No século XVII, em contexto de invasões e com o aumento da densidade populacional, foi necessário expandir a área fortificada, surgindo o forte de São Francisco contectado à área habitacional, o Forte de São Neutel posicionado a norte, numa posição de defesa transfronteiriça e a fortificação do Hornaveque da Madalena na outra margem, tornando o elemento da água uma arma estratégica na entrada para a cidade. No entanto, com o passar dos anos surgiu a ncessidade da expansão urbana para fora das muralhas, apagando-a aos poucos, e começou-se a assistir o aparecimento dos primeiros traços da cidade moderna com a construção da linha férrea. Nestes contornos, assiste-se ainda nas décadas de 70 e 80 uma ocupação territorial vasta, descontrolada e incompreensível ao território, revelando fraturas no tecido urbano e negando a existência da linha do comboio, assumindo-o como obstáculo e evidenciando uma maior expanção a norte. (Carreira, 2020)

Divulgado como meio de transporte de mercadoria e pessoas, o caminho de ferro surgiu na segunda metade do século XIX dentro da necessidade de construir vias de comunicação acabando por ser uma insfraestrutra condutora da expansão da cidade a norte. Em 1944, surge a Companhia das Obras Públicas como alicerce á construção da Linha do Corgo e como complementar da Linha do Douro podendo eventualemente chegar até Espanha. Primeiramente estabelece-se o troço de ligação Régua-Vila Real em 1906, posteriormente Vila-Real--Pedras Salgadas em 1907, Pedras Salgadas-Vidago em 1910 e, finalmente, Vidago-Chaves em 1919. Em 1921 a linha do corgo conclui o seu troço com a chegada a Chaves (figura 2).

Integrado numa rota termal, Chaves foi elevada a cidade em 1929, comprovando o seu interesse local e exterior pela sua característica territorial, a água quente. A estação de Chaves estabelece-se numa posição entre o Forte de São Francisco e o Forte de São Neutel.

A linha do corgo tinha um enorme potencial a nível económico ao dinamizar o roteiro turístico termal presente em Vidago, Pedras Salgadas e Chaves. Assim como as belas paisagens aquando percorridas durante o seu percurso.

“É pois esta linha uma das que, no paiz, oferece melhores condições financeiras para a sua realização, pois que garante ao capital um juro de 6% desde principio, devendo o rendimento augmentar consideravelmente, no futuro, e sobre tudo sendo prolongada até a fronteira, visto ir servir os estabelecimentos hydrotherapicos de pedras Salgadas, Vidago, as thermas de Chaves, além do Villarinho e Verrim, servindo ainda os importantes valles de Villa Pouca, Ribeira`Oura e Chaves, cuja produção agricola é notória. “ (Gazeta, 1936)

Sendo a estação ferroviária um ponto de chegada à cidade, a frente da estação era composta por um grande plano de receção, o Largo da Estação, espaço que tinha o propósito de juntar e distribuir as pessoas pela cidade (figura 2 e 3). A avenida Largo da Estação era um dos eixos de ligação entre a estação ferroviária e a cidade. Caracterizada no século xx pela sua mancha arbórea (figura 4), este eixo enquadrava o espaço como uma alameda e estabelecia ligação à avenida 5 de Outubro (avenida inserida no eixo enunciado pela proposta de grupo. As duas avenidas definiam um dos eixos de ligação entre a estação ferroviária e a área termal, inserida no jardim do Tabolado.

Nos finais do séc. XX, com o crescimento espontâneo da cidade moderna, a ponte romana e a ponte nova tornam-se insuficientes nas ligações estabelecidas entre as margens do rio Tâmega. A construção da ponte são roque veio colmatar as restantes travessias e compreender a crescente malha urbana a norte. Deste modo, a Avenida Largo da Estação passa por um processo de transformação, no final do século XX para compreender e alinhar o novo eixo de ligação da ponte são roque (figura 5).



1
Chegada do comboio á estação ferroviária de Chaves. Fonte: https://outeiroseco--aqi.blogs.sapo.pt/comboio-em-chaves--28-08-1921-a-950209 .

2
Estação de Chaves e o Largo da Estação. Fonte: Blog Chaves Antiga.

3
Fotografia de jovens na praça Largo da estação. Por detrás deste grupo encontra-se o atual Terminal Rodoviário da Auto Viação do Tâmega, 1965. Fonte: Blog Chaves Antiga.







4
Avenida Largo da Estação, 1950. Fonte: Blog Chaves Antiga.

5
Fotografia aérea da ponte S. Roque e a nova Avenida Largo da Estação. Fonte: Blog Chaves Viva.

6
Avenida Largo da Estação, 2022 Fonte: Fotografia do Autor





Encerramento da Linha do Corgo

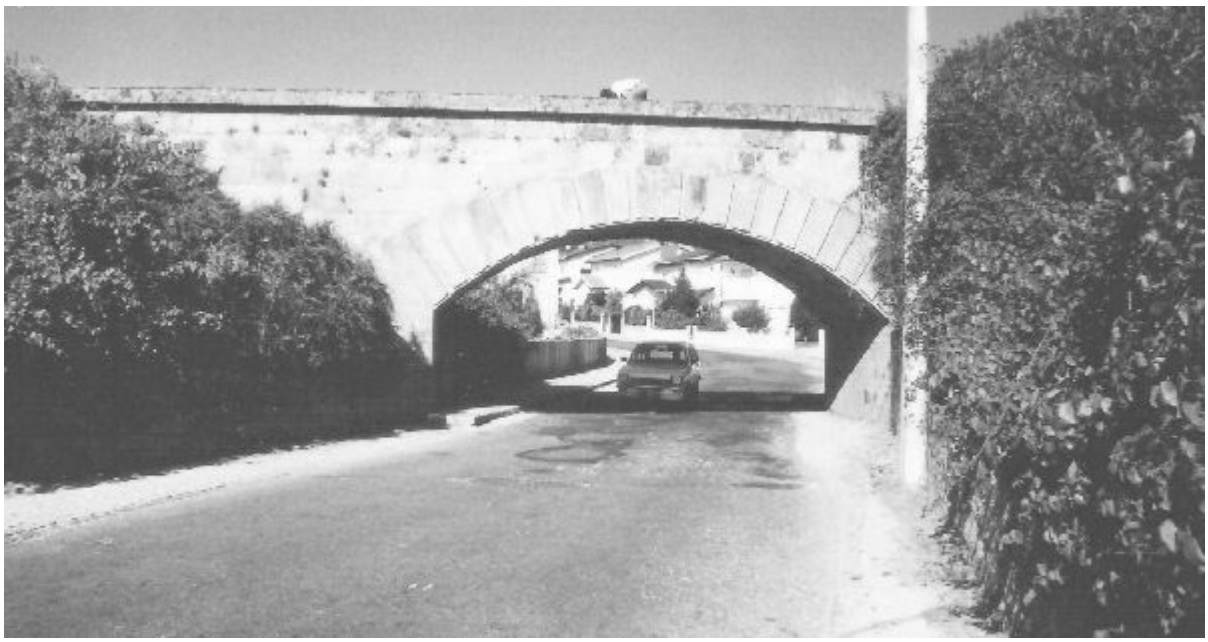
O troço Vila Real a Chaves é desativado a 1 de Janeiro de 1990. Ano em que se assistiu à era da modernizaçao de toda a insfraestrutura da empresa Comboios de Portugal, CP. Com a introdução de alfa pendular no país e a vasta qualificação de obras na zona centro e sul deixou ao abondono em grande parte a manutenção das linhas férreas no centro e norte do país. O encerramento da linha férrea é explicado pela fraca rentabilidade devido ao baixo tráfego de passageiros. O encerramento da linha do comboio em Chaves não foi bem recebido pela população flaviense, pois o valor cultural e económico que esta linha apresentava para a cidade era importante, tendo em conta que a estação de Chaves era uma das paragens termais da rota do Corgo.

Numa fase inicial foram estabelecidas parcerias com empresas de transporte rodoviário de forma a manter estas mesmas ligações. A solução rodoviária seria a mais viável, sendo um meio mais rápido para manter as ligaçoes regionais. Mais tarde, com a construção da autoestrada no inicio do séc. XXI, a restante linha do Corgo que ainda estabelecia ligações entre a Régua e Vila Real acaba por ser desativada na sua totalidade. (Carreira, 2020) A construção da autoestrada, via que liga Viseu a Chaves seguindo até Espanha, veio intensificar as redes de transportes rodoviários. A rede de transporte ganha maior presença na mobilidade de transporte coletivo ao preencher as lacunas deixadas pelo encerramento da linha ferroviária na região.

A reativação desta linha de comboio só traria consequências positivas a nível sócioeconómico e ambiental. Mas os longos anos que passaram após o seu fecho, grande parte do troço férreo acabaria por ser, aos poucos, consumida pela expansão da malha urbana. Na freguesia da curalha, a sul de Chaves, é destruída a travessia da linha férrea sobre a via automóvel com intuito de satisfazer as passagens de veículos pesados (figura 5 e 6). Em Chaves, atualmente, torna-se uma impossibilidade devido às intervenções urbanísticas e a renovação do edificiado da antiga estação ferroviária.

Face ao encerramento da linha férrea e com as dificuldades atuais da reativação da mesma, foi proposta uma valorização da rota do corgo introduzindo ao longo do seu percurso uma nova via ciclável. A ideia do projeto procura preservar a rota turística e continuar a estebelecer ligações entre municípios. Em 2005, o município de Vila Pouca de Aguiar é o primeiro a inaugurar a rota ciclística do corgo com um trajeto de 6 km, ao refazer a ligação com Pedras Salgadas agregando-se mais tarde o troço pertencente ao Município de Vila Real. Já com grande parte da linha da ecopista estruturada, o município de Chaves intervém no percurso a sul da cidade, troço que define ligação entre Vidago (figura 8) e a ponte de travessia sobre o rio Tâmega na Curalha. Neste ponto, a ciclovia da linha do corgo une-se à ciclovia das margens do rio Tâmega (figura 9), idealizada no âmbito do programa pólis (MAOT, 2002).





<
7
Construção do viaduto da autoestrada A24 em Vila Pouca de Aguiar. Por baixo desse mesmo viaduto atravessava a antiga linha do CorgoFonte: Fotografia dos autores.

8
Fotografia da Ponte Ferroviária na curalha, antes da chegada a Chaves. Fonte: Blog-Chaves

9
Imagem referente ao espaço da antiga ponte da curalha que acaba por ser demolida em prol do crescimento da cidade e atender ás necessidades de travessia viária de transportes pesados. Fonte: Fotografia do autor.


I LOVE YOU



10
Troço de ciclovia que ocupa o antigo ramal da Linha do Corgo em Vidago, 2022 Fonte: Fotografia do autor.

11
Ciclovia da margem direita do rio Tâmega,- Chaves, 2022. Fonte: Fotografia do autor.



Centro Cultural de Chaves

Com o fechar da linha do corgo as estações ferroviárias encerram, colocando os edificios numa posição de abandono. Contudo, algumas destas estações foram reabilitadas sendo ocupadas por novos programas. Inseridas na rota termal, as estações de Vidago e Pedras Salgadas foram reconvertidas em novos espaços turísticos e museulógicos. Em Chaves, a estação ferroviária é convertida no novo centro cultural.

A 24 de Maio de 2004 é fundada a associação “Chaves Viva” – Associação Promotora para o ensino e Divulgação das Artes e Ofícios da Região Flaviense”. A associação é constituída com o propósito de promover a cultura flaviense nas várias vertentes artísticas, nomeadamente a música, pintura, teatro e artesanato. O centro cultural de Chaves é composto pela antiga estação de comboios (figura 12), atual sede da associação Chaves Viva. A poente da estação, o armazém que outrora servia para o armazenamento de mercadoria do transporte ferroviário (figura 13), hoje trata-se de uma sala multiusos para prática de exposições. A sul da estação, o antigo armazém das carruagens, denominado de cocheira, é convertido no Museu Ferroviário (figura 14).

Logo após a requalificação do núcleo da antiga estação surge a proposta para a Escola de Música, Artes e Ofícios projetado pelo arquiteto Manuel Graça Dias. O projeto do edifício da Escola de Música, Artes e Ofícios começa em 2004 (figura 15), qualificando o restante troço da linha do comboio a norte da estação. Este projeto englobava também a renovação e expansão do atual museu ferroviário, mas nao chegou a ser inciada a sua fase de construção. O edifício da escola surge como complemento ao centro cultural, com o intuito de promover as vertentes artísticas no âmbito escolar.

A escola desenvolve-se num grande volume ao comprido, assente na antiga plantaforma de embarque, junto ao antigo muro limite da estação (figura 16). O desenho de implantação surge do alinhamento com a antiga estação de comboios. O volume sofre uma ligeira torção a meio com o propósito, de também ele, se alinhar com o antigo armazém de oficinas a norte. O armazém das oficinas também fez parte do projeto da escola, através de reabilitação e reconversão em bar e restaurante (figura 17). No ponto de torção surge um volume perpendicular que marca a entrada da escola, enunciado pelo desenho do arco. O arco proporciona uma relação de continuidade (figura 16), definindo o antigo eixo da linha como uma rua, e também ele, estabelecer relações com os arcos enunciados pela antiga estação de comboios. A ideia do projeto parte de uma visão clara, implementar edificio que compreende o antigo eixo da linha férrea.

A fachada sul da escola é trabalhada com aberturas estreitas que se assemelham a um código de barras. Esta solução surge da impossibilidade de se abrirem grandes vãos, devido à proximidade com Terminal Rodoviário da Auto Viação do Tâmega.





<

12
Antiga Estação Ferroviária e atual sede da associação Chaves Viva, 2022. Fonte: Fotografia do autor.

13
Antigo armazém de mercadorias e atual sala multiusos, Chaves, 2022. Fonte: Fotografia do autor.

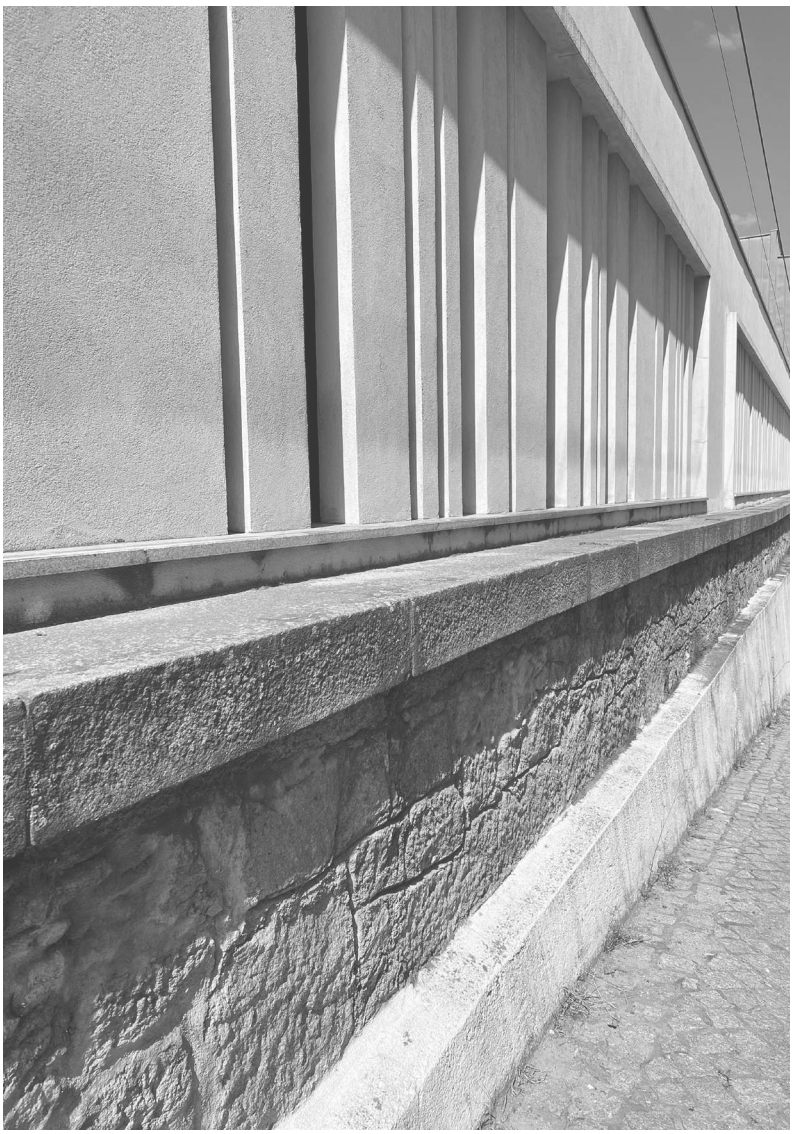
14
Museu Ferroviário, Chaves, 2022. Fonte: Fotografia do autor.


HISTORICO
CHURRASQUEIRA



15
Fotografia aérea do núcleo cultural e a contrução da Escola de Música, Artes e Oficios. Fonte:

16
Escola de Música, Artes e Oficios e a sobreposição ao muro limite da antiga estação ferroviária. Fonte: Fotografia do Autor.





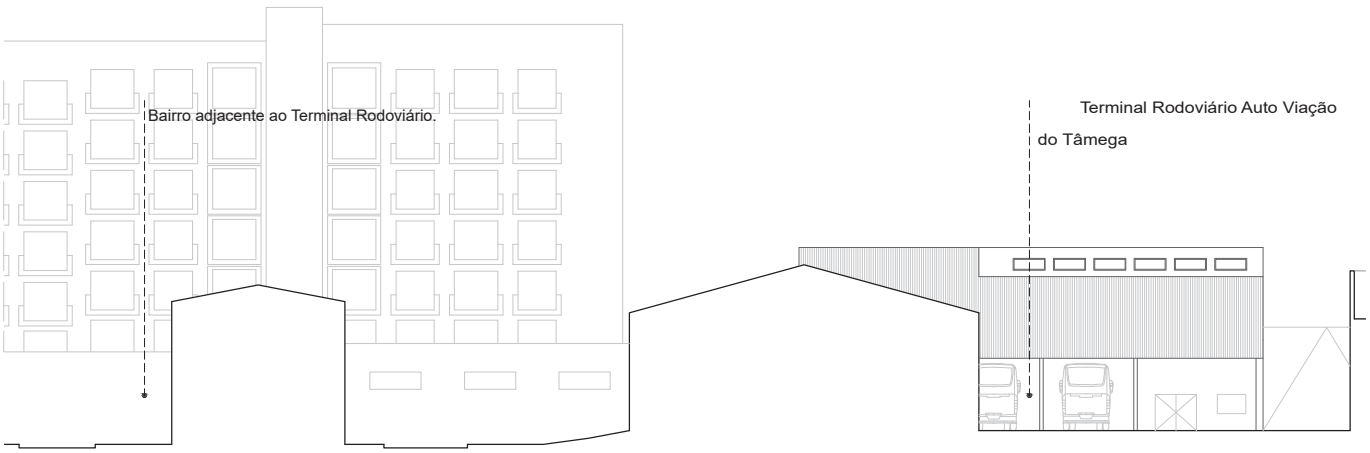
17
O antigo edificio das oficinas é integrado no projeto da escola, demonstrando um alinhamento entre os edificos. Fonte: Fotografia do Autor.

18
Fotografia do arco, marca a entrada da Escola e revela o eixo de continuidade. Fonte: Fernando Guerra







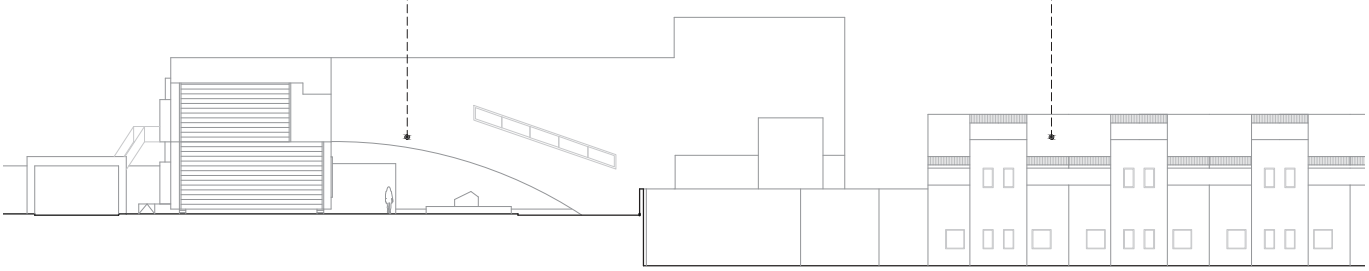

Bairro adjacente ao Terminal Rodoviário.
Terminal Rodoviário Auto Viação
do Tâmega





Escola de Música, Artes e Ofícios

Bairro Fundo de Fomento dos Fortes




SAIDA



Terminal Rodoviário da Auto Viação do Tâmega

A empresa de transporte rodoviário Auto Viação do Tâmega surge depois do posicionamento da linha férrea na cidade, em 1944. Com o encerramento da linha férrea a rede de transportes rodoviários ganha maior importância, continuando asseguar as ligações regionais e nacionais. Atualmente, a empresa de transportes mantém as ligações de transporte público nos concelhos de Chaves, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar, Valpaços, Vinhais, Boticas e Peso da Régua. Estes concelhos, em tempos, estavam inseridos na rota da Linha do Corgo. O terminal rodoviário de Chaves em parceria com a empresa de serviço de Expressos, abre a possibilidade a Chaves de estender ligações com as restantes cidades do país, nomeadamente Braga, Porto, Coimbra e Lisboa.

O terminal rodoviário da Auto Viação do Tâmega encontra-se desqualificado face à cidade consolidada. O muros limite apresentam barreiras fisicas na cidade que impossibilitam continuidades e relações com a malha urbana (figura 20). A área do terminal rodoviário é ocupado por dois volumes. O primeiro volume é posicionado junto à rotunda Largo da Estação, antigo largo da estação, desenhando os acessos e saídas dos autocarros e passageiros pela mesma via (figura 21). Via esta que estabelece uma ligação entre a rotunda Largo da estação e a cota mais baixa do terminal. As aréas de espera situam-se em frente ás paragens dos autocarros (figura 22), revelando um fator de desconforto no ambiente de espera. A restante área do terminal é ocupada por um grande plano pétreo que serve o estacionamento de autocarros junto ao armazém de oficinas (figura 23). Estes limites geram descontinuidades com a cidade a norte, impondo barreiras de acesso à Avenida Imãos Rui e Garcia Lopes, avenida que estabelece ligação com o atual mercado e o Forte de São Neutel. (figura 24 e 25)

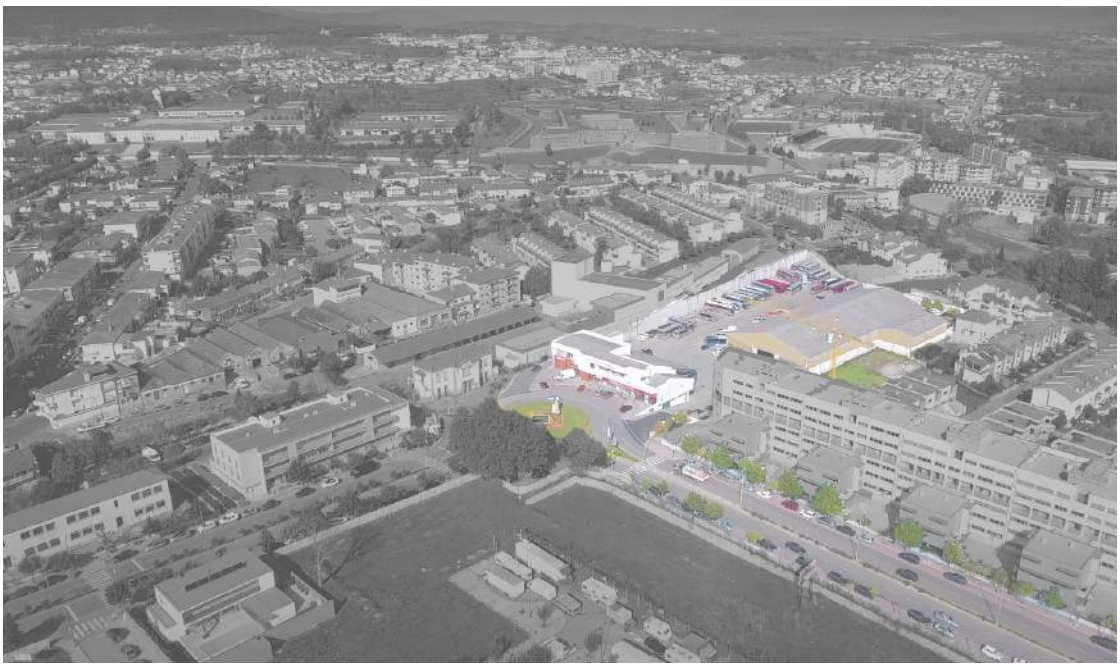
Atualmente, só se encontra em funcionamento um posto de venda de bilhetes, as instalações sanitárias de apoio aos passageiros e os espaços dos serviços administrativos da empresa Auto Viação do Tâmega. Outrora este espaço era complementado com comércio e serviço de restauração, atualmente encontram-se encerrados. A área da estação rodoviária é fortemente vincada pelo declive topográfico imposto pelo antigo eixo da linha do comboio. Este espaço surge como interrupção nas possiveis continuidades com a crescente malha urbana a norte. A carência de espaços verdes, a falta de espaços de apoio aos passageiros e a pouca relação com o ambiente urbano fazem desta infraestrutura um grande espaço de rutura na cidade. Posto isto, a atual infraestrutura de transportes de Chaves é caracterizada pela sua desqualificação. Os terminais de mobilidade deve ser vistos como elementos estruturantes e organizadores de espaço na cidade.

As redes de transportes rodoviários são vistas como infraestruturas elementares e complementares para a estruturação das cidades contemporâneas. Pensar na possibilidade, nos dias de hoje, a linha do corgo estar ativa e a chegada do comboio a Chaves ainda ser visível, o Terminal Rodoviário continuaria a ter uma importância no setor dos transportes.

Assegurando a restante mobilidade interna no transporte de passageiros. Face à atual impossibilidade de reativação da linha férrea, o terminal rodoviário deve ter a capacidade de formular uma cadeia de transporte de passageiros e mercadorias, contrapondo a ideia de dispersão do crescimento da malha urbana. As infra estruturas de transporte coletivo aliadas a um plano de desenvolvimento estratégico do território podem estruturar e assentar novas centralidades na cidade.

"[...] exige uma infraestrutura de transportes cuja eficiência repousa na sua capacidade de integrar as atividades dispersas no território metropolitano e criar fortes e eficientes polos articuladores locais, capazes de garantir a integração socioespacial da população metropolitana." (Meyer, Grostein, Birdmen, 2004, p.164)

Deste modo, o Terminal Rodoviário de Chaves é visto como uma oportunidade de consolidar a estrutura da malha urbana existente. A grande proximidade com o centro cultural, com habitação, zonas de comércio e educação dão a possibilidade do terminal rodoviário assumir uma nova centralidade na cidade.







<
19
Vista aérea do Terminal Rodoviário da Autoviação do Tâmega e o antigo ramal do comboio ocupado pelo centro cultural. Fonte: Chaves 360.

20
Muro limite entre a Escola de Música, Artes e Oficios e estação rodoviária. Fonte: Fotografia do autor.

21
Fotografia da barreira visual imposta pelo volume das oficinas dos autocarros. Fonte: Fotografia do autor.





22
Zona de espera dos passageiros adjacente ao cais de embarque e desembarque. Fonte: Fotografia dos autor.

23
Restante área do terminal rodoviário ocupado por estacionamento de autocarros e à direita o espaço das oficinas. Fotografia do autor.


QVTâmega



24
Rua compreendida entre o muro da da estaçáo a norte e o edificado junto à Avenida Imãos Rui Garcia e Lopes, Chaves, 2022
Fonte: Fotografia dos autor.

25
Avenida Imãos Rui Garcia e Lopes, fotografia da relação visual existente entre a avenida e estação face ao lote desocupado, Chaves, 2022. Fonte: Fotografia do autor.



Caso de Estudo - Terminal Rodoviário de Jaú

O edifício da estação rodoviária de Jaú é projetado pelo arquiteto João Batista Vilanova Artigas em 1973. O edificio proposto estrutura a nova rede de mobilidade urbana que outrora era ocupada pela linha férrea. A linha férrea foi o elemento chave para a expansão da cidade. O projeto do terminal rodoviário de jaú tem como base estabelecer continuidades com a cidade consolidada.

O edifício da estação estabelece novos percursos viários e pedonais com a cidade, através de cinco plataformas dispostas a meia altura entre si, com o intuito de resolver a problemática do declive topográfico. Os pisos do terminal ligam-se entre si por meio de rampas que ajudam no rápido fluxo de passageiros.

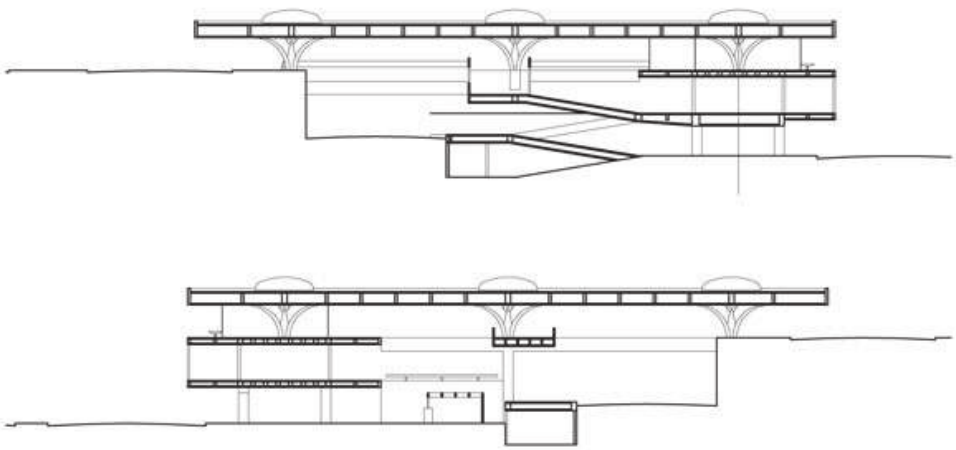
A via de acesso e paragem de autocarros assenta na cota mais baixa do terreno. Os pisos intermédios adquirem programas associados ao comércio dando apoio ao fluxo dos passageiros. O piso superior estabelece uma relação com a cidade na cota mais alta formalizando uma grande praça à qual se insere a área do restaurante. Os espaços públicos e áreas de comércio inseridos no programa do terminal possibilitam atrair a vivência da cidade para o interior face à sua integração na malha urbana da cidade de Jaú.

Os acessos enunciados pelas rampas e as área de embarque e desembarque de passageiros são compreendidos entre grandes vazios transversais, gerados pelas três filas de pilares estruturais. Os dezoito pilares desempenham um papel na estrutura da cobertura e também, são tratados como elementos estruturadores e organizadores do espaço.

26
Fotografia da praça à cota superior do terminal rodoviário de Jaú. Fonte: Vilanova Artigas

27
Cortes do terminal rodoviário. Fonte: Vilanova Artigas





Caso de Estudo - Terminal Intermodal de Campanhã

O terminal intermodal projetado pelo arquiteto Nuno Brandão Costa consolida uma área urbana desqualificada, adjacente à estação ferroviária de Campanhã. A proposta assenta na premissa de ligar o novo terminal rodoviário, composto pela circulação de autocarros da rede expresso e urbanos, com a estação ferroviária de Campanhã. A área de intervenção é fortemente vincada pelo declive topográfico que traduz um desnível de 12 metros entre a cota da estação ferroviária e cota mais baixa do novo terminal. Para além das áreas de paragem de autocarro, o terminal adquire outros programas, entre os quais, um parque de estacionamento para carros e bicicletas, acessos pedonais ás áreas de embarque, espaços de espera e áreasde apoio ao programa da estação. O terminal é visto como oportunidade de implementar novos espaços, não só dedicados à sua função programática, como também gerar novas áreas de apoio na cidade

De acordo com o arquiteto Nuno Brandão Costa a infraestrutura assenta em três princípios. O primeiro, o terminal funcionar como limite da atual estação ferroviária. Segundo, a grande mancha verde proposta para a cobertura estabelece uma relação com a cidade, ao incutir novos espaços verdes. O terceiro, a reestruturação das redes viárias para uma melhor integração da infraestrutura na cidade.

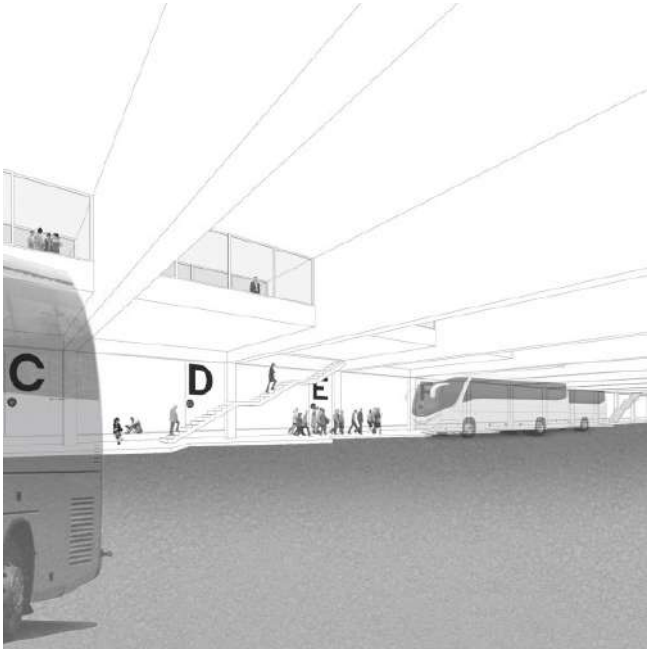
“A essência do projeto, do ponto de vista urbano, é aquele grande parque que se estende em toda a zona da intervenção e até para lá da própria zona da (…) porque aquela mancha verde ocupa todos os vazios que encontra como se fosse uma mancha de óleo, que vai expandir-se por todo o espaço que encontra.” (Costa, 2021)

O terminal é divido por duas camadas. Na cota mais baixa é estabelecido o programa associado aos autocarros e os devidos acessos ao terminal. A cota superior é fortemente marcada pelo pano verde que cobre toda a infraestrutura. Deste modo, os espaços interiores associados ao programa de transporte acabam por ser irrelevantes na medida em que o espaço público superior é o elemento que cose a infraestrutura com a cidade, “escondendo” toda a circulação viária.

28
Fotomontagem do exterior do terminal rodoviário de campanhã. Fonte: Nuno Brandão Costa.

29
Fotomontagem do interior do terminal. Fonte: Nuno Brandão Costa.


l Intermodal de Campanhã


C
D
E

Memória Descritiva

O projeto compreende o redesenho e requalificação do Terminal Rodoviário de Chaves. Do ponto de vista estratégico, neste âmbito, propõem-se uma intervenção em torno de dois eixos da cidade: o eixo da avenida Largo da Estação (sensivelmente perpendicular ao rio Tâmega) e o eixo de consolidação da malha urbana entre os dois fortes (o forte de São Francisco e o forte de São Neutel).

O Terminal Rodoviário de Chaves, localiza-se num ponto privilegiado da cidade, mas bastante desqualificado. Dada a sua localização favorável e a dimensão da sua implantação, surge como uma oportunidade de intervenção, tornando-o numa nova centralidade. Com o recurso aos eixos estratégicos.

O primeiro eixo compreende a atual Avenida Largo da Estação, que outrora era caracterizada pelo seu longo percurso arborizado. Esta alameda, no final do século XX, com a construção da ponte de São Roque foi redesenhada perdendo grande parte do seu carácter arbóreo face às exigências impostas da cidade moderna. De forma a recuperar a intenção da presença arbórea neste eixo propõem-se o seu redesenho através da implantação de novas árvores que ladeiam a avenida. Neste processo, com a estruturação da mancha arbórea, o redesenho da avenida compreende a intenção de reduzir as vias reservadas ao automóveis, dando a possibilidade de alagarmento das vias pedonais e à implementação de um troço de ciclovia. Deste modo, a proposta do redesenho da avenida procura estabelecer novas condições de acessibilidade entre o terminal rodoviário e a Avenida 5 de Outubro (avenida compreendida pelo eixo de grupo), e consequentemente, servir de uma forma mais cómoda o fluxo de alunos da escola Dr. Júlio Martins e o terminal rodoviário.

Na eventual possibilidade da ciclovia do corgo se estender até antiga estação ferroviária de Chaves, o redesenho da Avenida Largo da Estação consolida a ligação com a ciclovia das margens do rio Tâmega. Esta mobiblidade sustentável é reforçada com a implementação do programa de partilha de bicicletas inserida na proposta do novo Terminal Rodoviário da Auto Viação do Tâmega.

O segundo eixo toma como base reforçar a ligação entre o Forte de S. Francisco, associado ao núcleo do centro histórico de Chaves, e o Forte de S. Neutel, agregado à crescente malha urbana a norte. Este eixo é incentivado pela restruturação do atual Terminal Rodoviário de Chaves, uma infraestrutura de mobilidade capaz de regenerar o tecido urbano e propôr novas ligações, contrapondo a atual aridez paisagística acentuada pelo desnível topográfico.

Com a problématica imposta pela diferenciação de cotas do terreno, o projeto desenvolve-se em três pisos compreendidos pelo desenho de dois volumes, dispostos paralelamente à escola de música, artes e ofícios. Este paralelismo reflete a capacidade da infraestrutura interpretar o território e realçar o desenho do antigo eixo da linha do comboio. Um

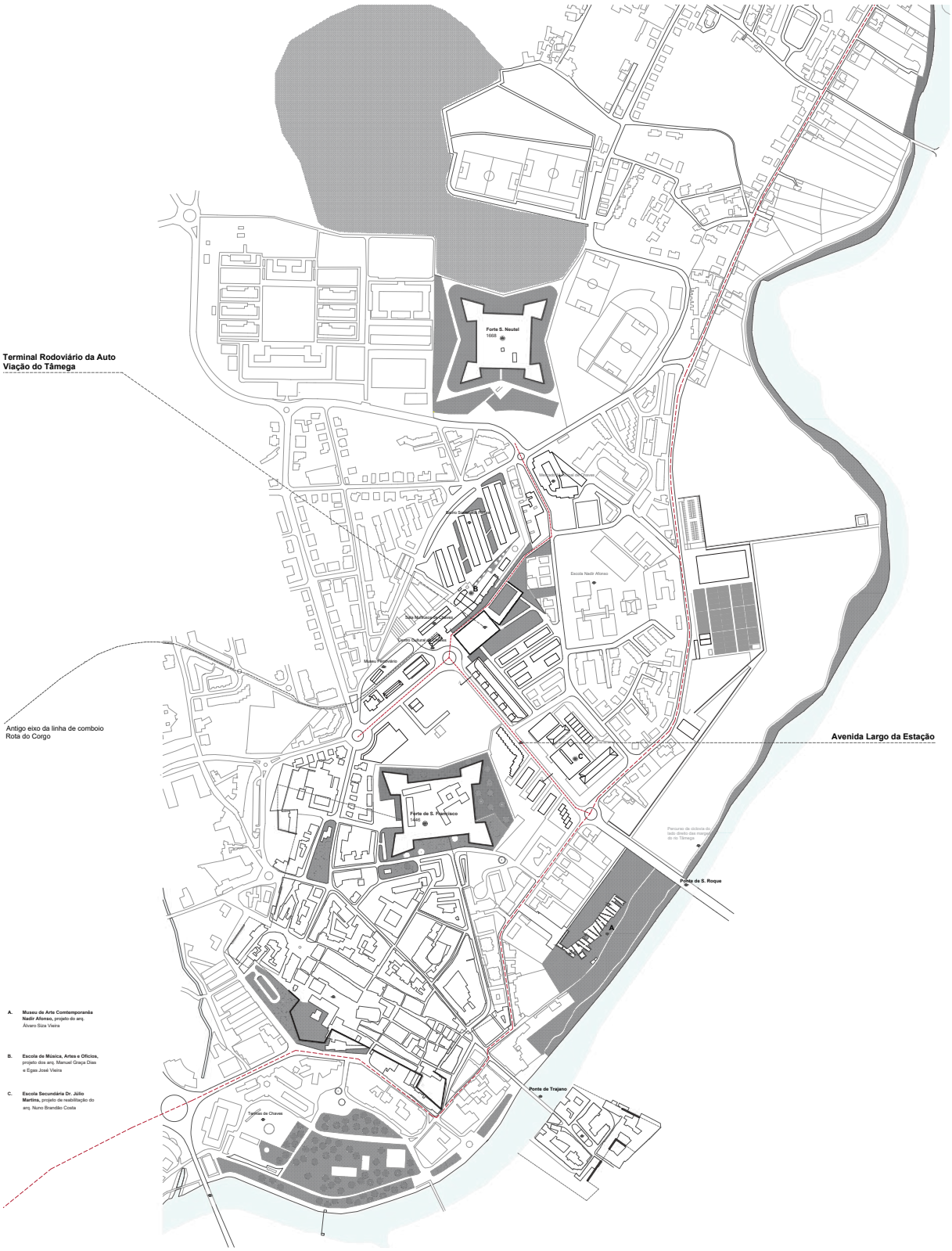
eixo, que outrora, teve importância na expansão da cidade a norte. A proposta arquitetónica interpreta esta caracterização associada à linha do comboio, através do desenho de uma promenade paralela, visando a ligação entre a rotunda cultural (espaço que compreende o acesso ao centro cultural e à estação rodoviária) e a Avenida Irmãos Rui Garcia e Lopes (avenida de acesso ao mercado de chaves e ao Fortes de S.Neutel). O percurso permite ao terminal estabelecer uma relação de proximidade com o mercado de Chaves, que por sua vez, acentua o uso da rede de transporte rodoviário para o transporte de mercadorias. Um papel, que outrora, era assumido pelo transporte ferroviário.

A cota superior da proposta compreende novos espaços públicos e acessos idealizados no âmbito da proposta do terminal, procurando estabelecer uma relação com a malha urbana consolidada. A relação entre os dois volumes é visível pelo seu desfazamento em altura. O volume que incorpora o programa do terminal rodoviário eleva-se da cota da rotunda cultural dando a possibilidade ao visitante, estabelecer uma continuidade visual a norte. Este volume suspenso, funciona como uma grande cobertura na cota superior do terreno, permitindo assim implementar o programa da rede de partilha de bicicletas e os devidos acessos ao terminal. A cobertura do volume a norte fixa-se ao nível da promenade desenhada, com o intuito de formalizar uma praça. Praça esta que adquire a função de espaço público e apoio programa da escola, tornando a possibilidade das atividades curriculares serem extendidas para o exterior assim como o apoio ao bar/restaurante.

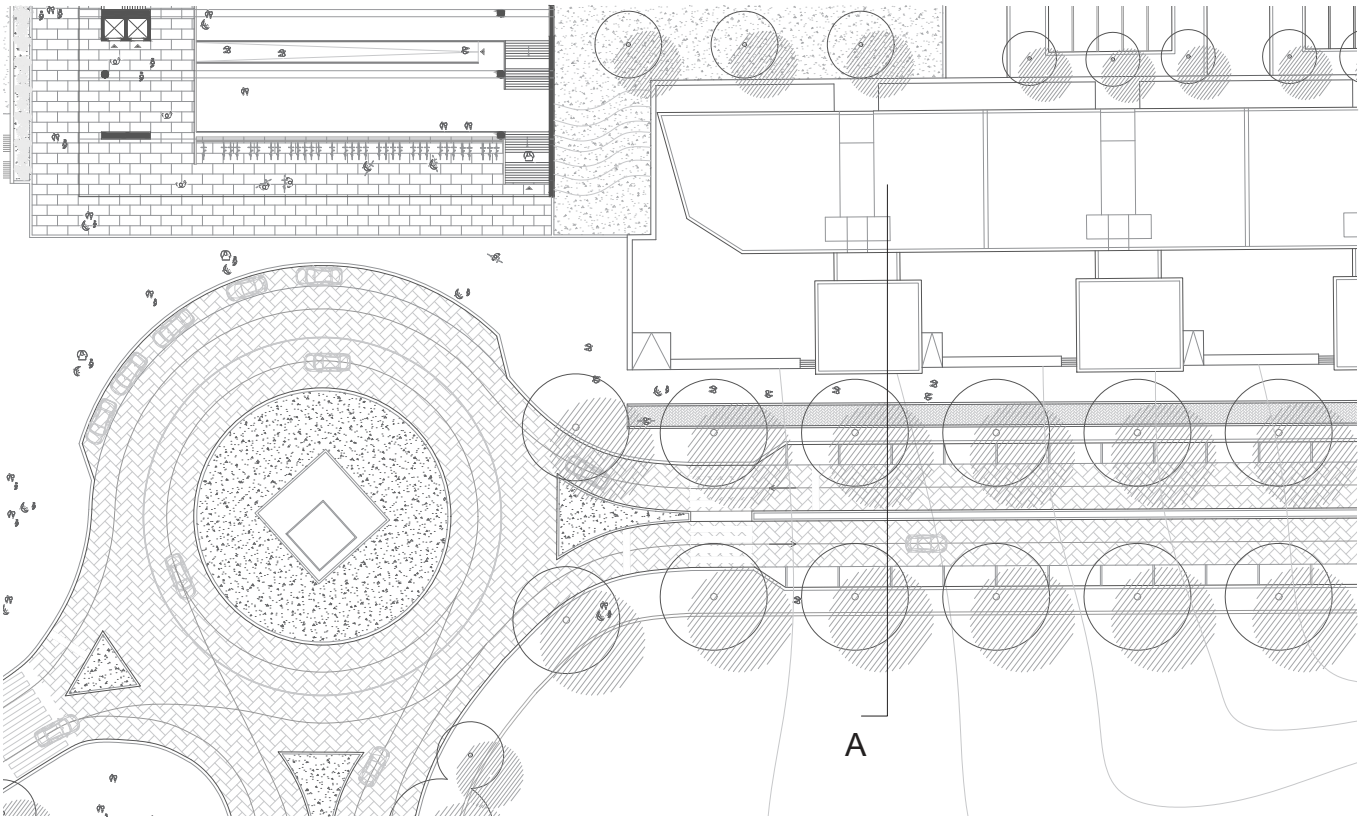
O piso intermédio da infraestrutura é composto pelo programa de apoio à estação, caracterizado por áreas administrativas da rede de transportes, áreas de comércio e espaços de apoio aos passageiros. Neste mesmo piso são estabelecidas ligações ao piso inferior da escola, procurando estabelecer uma maior proximidade entre a chegada e partida dos alunos no terminal. Esta ligação reforça também o novo espaço de apoio ao centro cultural, um anfiteatro compreendido pelo remate do alçado norte da infraestrtura e o edificado existente.

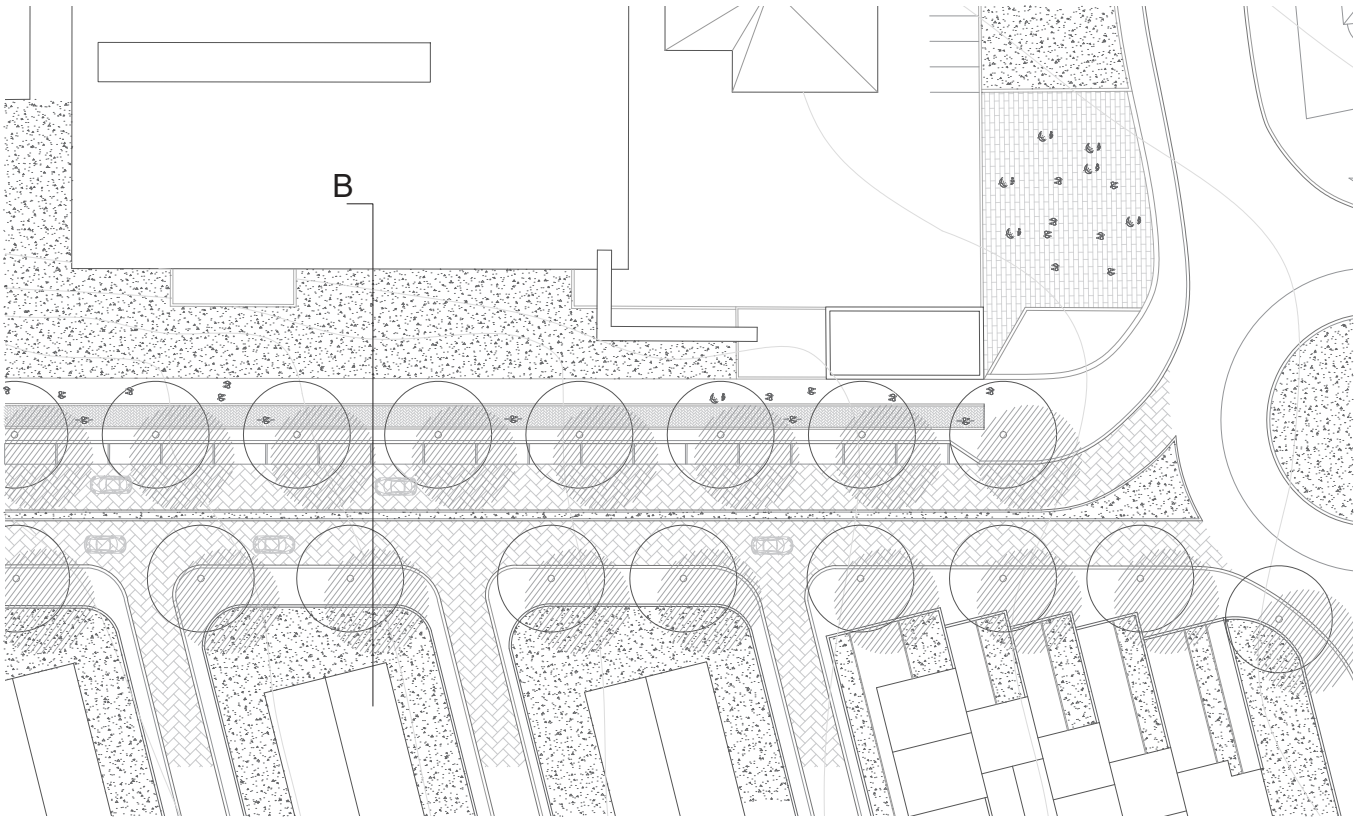
Na cota mais baixa do terreno fixa-se toda a estrutura “mecânica”, áreas de paragens dos autocarros e estacionamento de apoio ao terminal. Esta vontade parte da intenção libertar a cota superior do fluxo de veículos pesados, proporcionando melhores condições pedonais e visuais junto ao centro cultural. Ambos os volumes da infraestrtura revelam-se suspensos relativamente á cota mais baixa do terreno, com a intenção de haver um fluxo entre os espaços interiores e exteriores caracterizados por novos espaços verdes.

A estrutura do terminal é depreendida pela leveza e o peso. Ambos os volumes da infraestrutura assentam em pilares e laminas estruturais em betão. A materialidade que os envolve difere entre si. Com a necessidade de estabelecer um grande vão na área do terminal, face aos movimentos dos autocarros, a estrutura é desenhada por treliças envolvidas em placas de Viroc. As placas de Viroc, com a mesma aparência do betão, estabelecem uma relação de proximidade com o betão aparente que envolve o segundo volume.

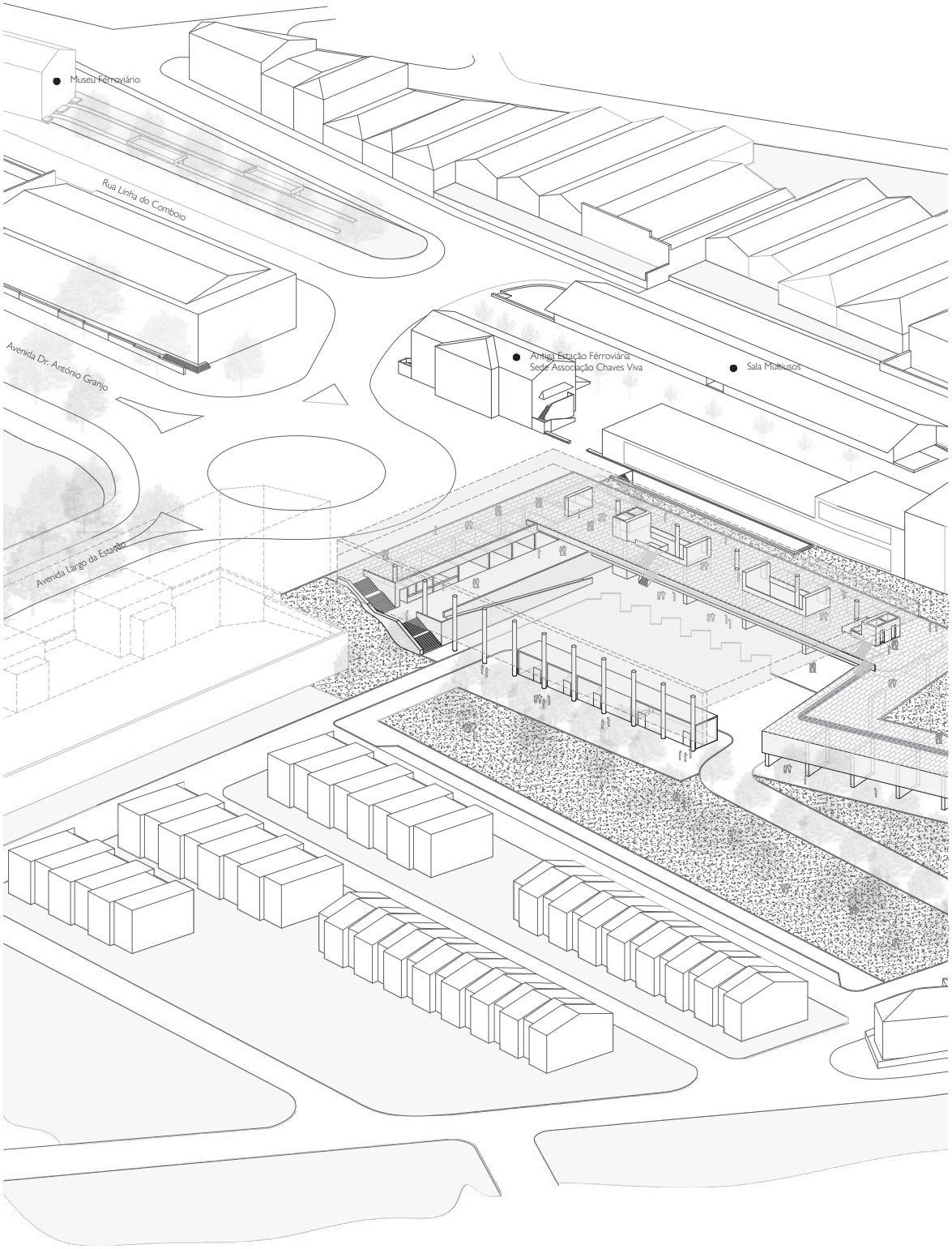

Terminal Rodoviário da Auto Viação do Tâmega
Antigo eixo da linha de comboio Rota do Corgo
Avenida Largo da Estação
Forte S. Neutel 1658
Forte de S. Francisco 1658
Ponte de S. Roque
Ponte de Trajano
Termas de Chaves
Escola Nadir Afonso
Museu Regional
A. Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso, projeto do arq. Álvaro Siza Vieira
B. Escola de Música, Artes e Ofícios, projeto dos arq. Manuel Graça Dias e Égas José Vieira
C. Escola Secundária Dr. Júlio Martins, projeto de reabilitação do arq. Nuno Brandão Costa

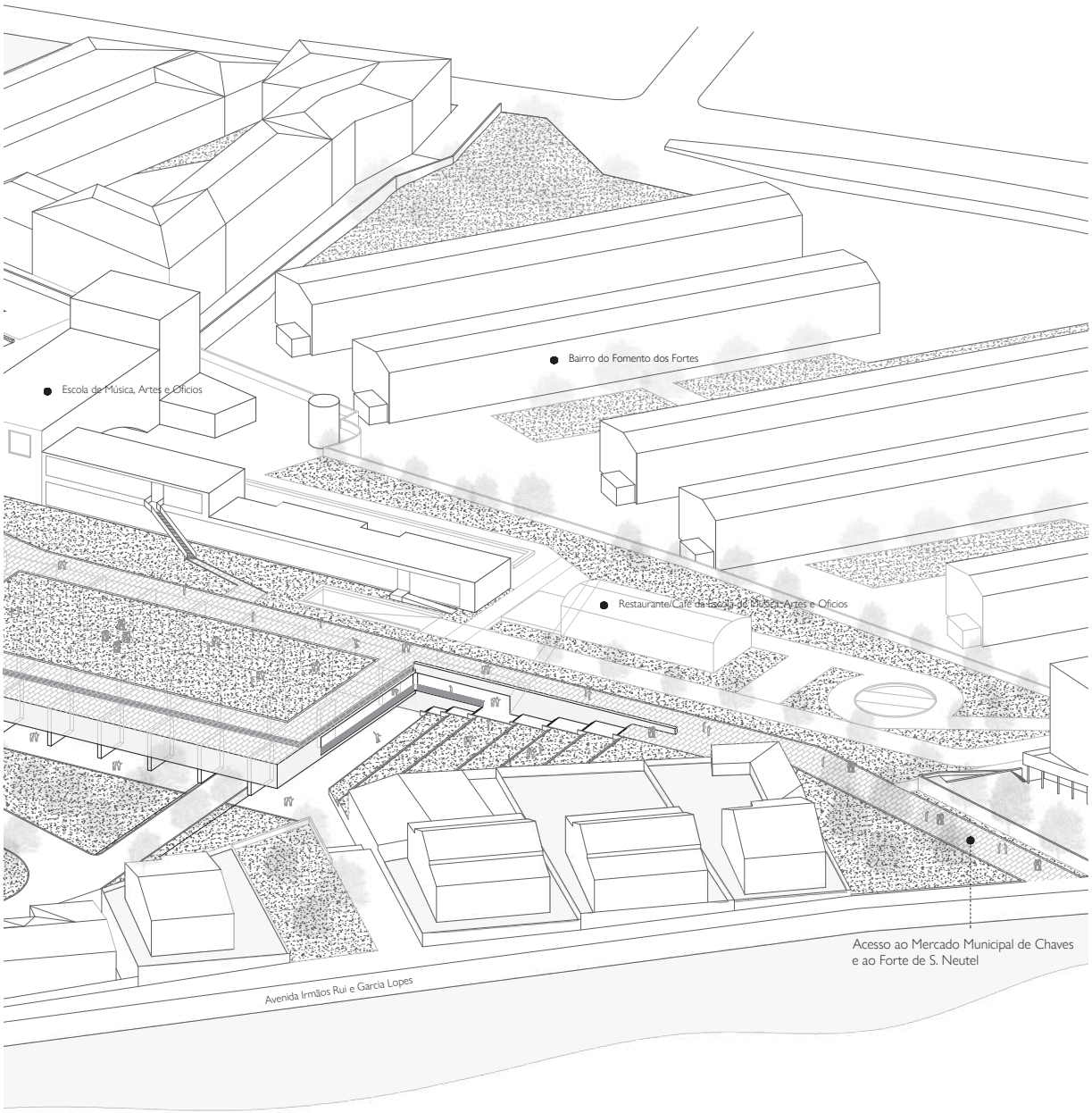
Cortes - Redesenho da Avenida Largo da Estação



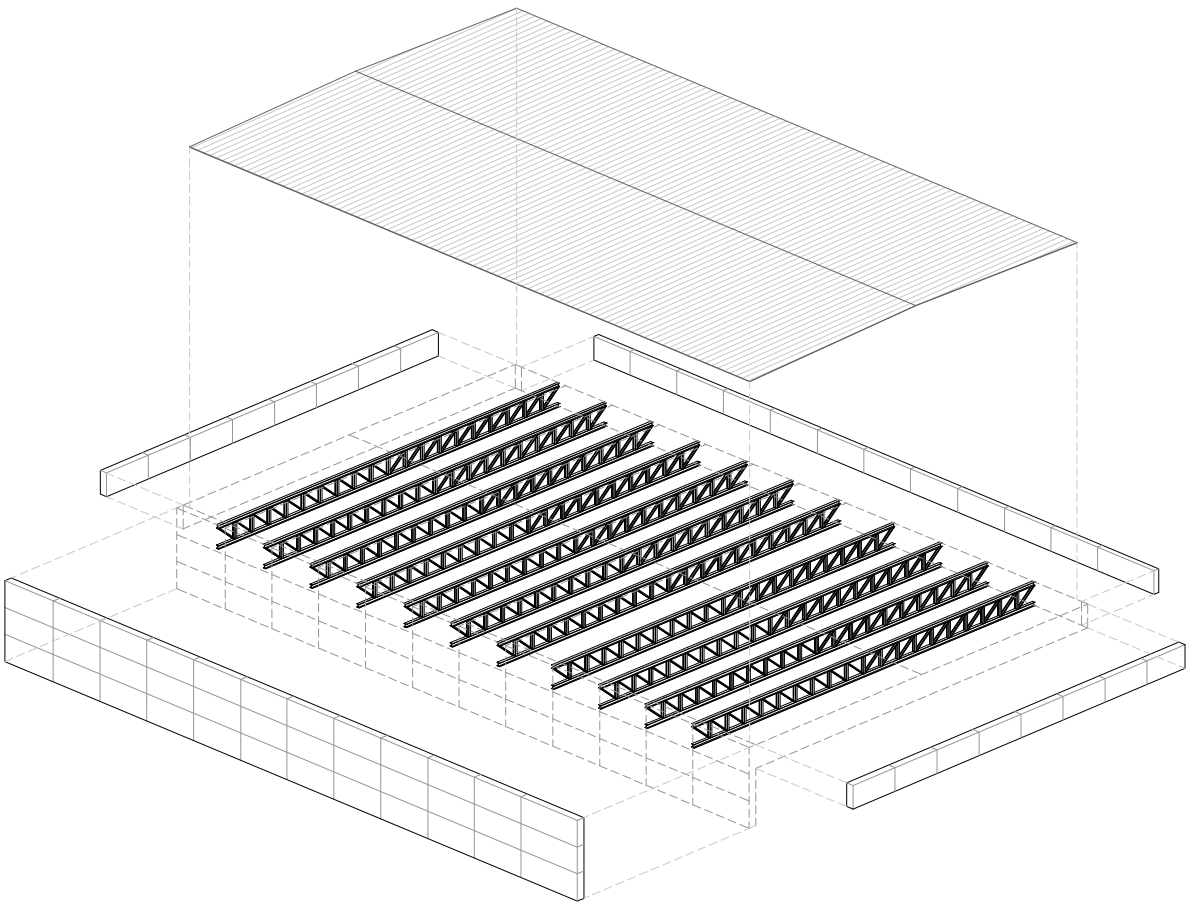

B

Axonometria - Terminal Rodoviário de Chaves

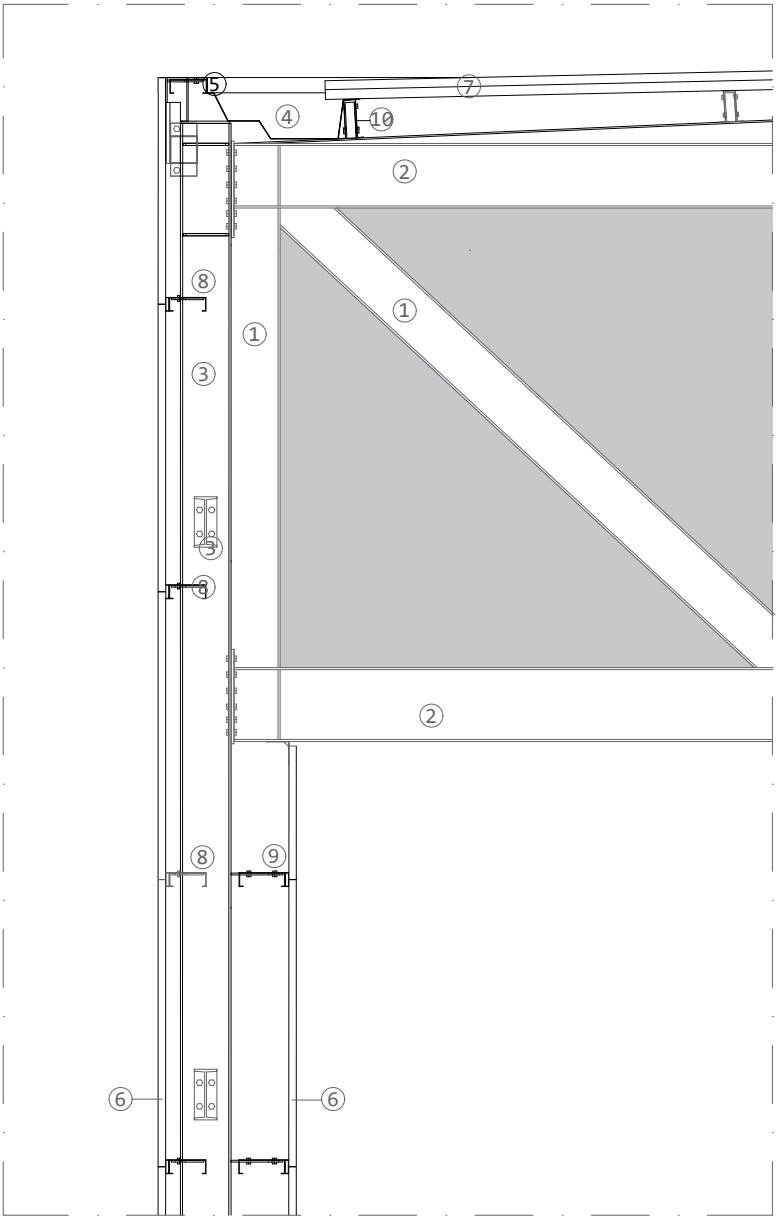



Escola de Música, Artes e Ofícios
Bairro do Fomento dos Fortes
Restaurante/Café da Escola de Música, Artes e Ofícios
Acesso ao Mercado Municipal de Chaves
e ao Forte de S. Neutel
Avenida Irmãos Rui e Garcia Lopes

Cobertura explodida do terminal rodoviário

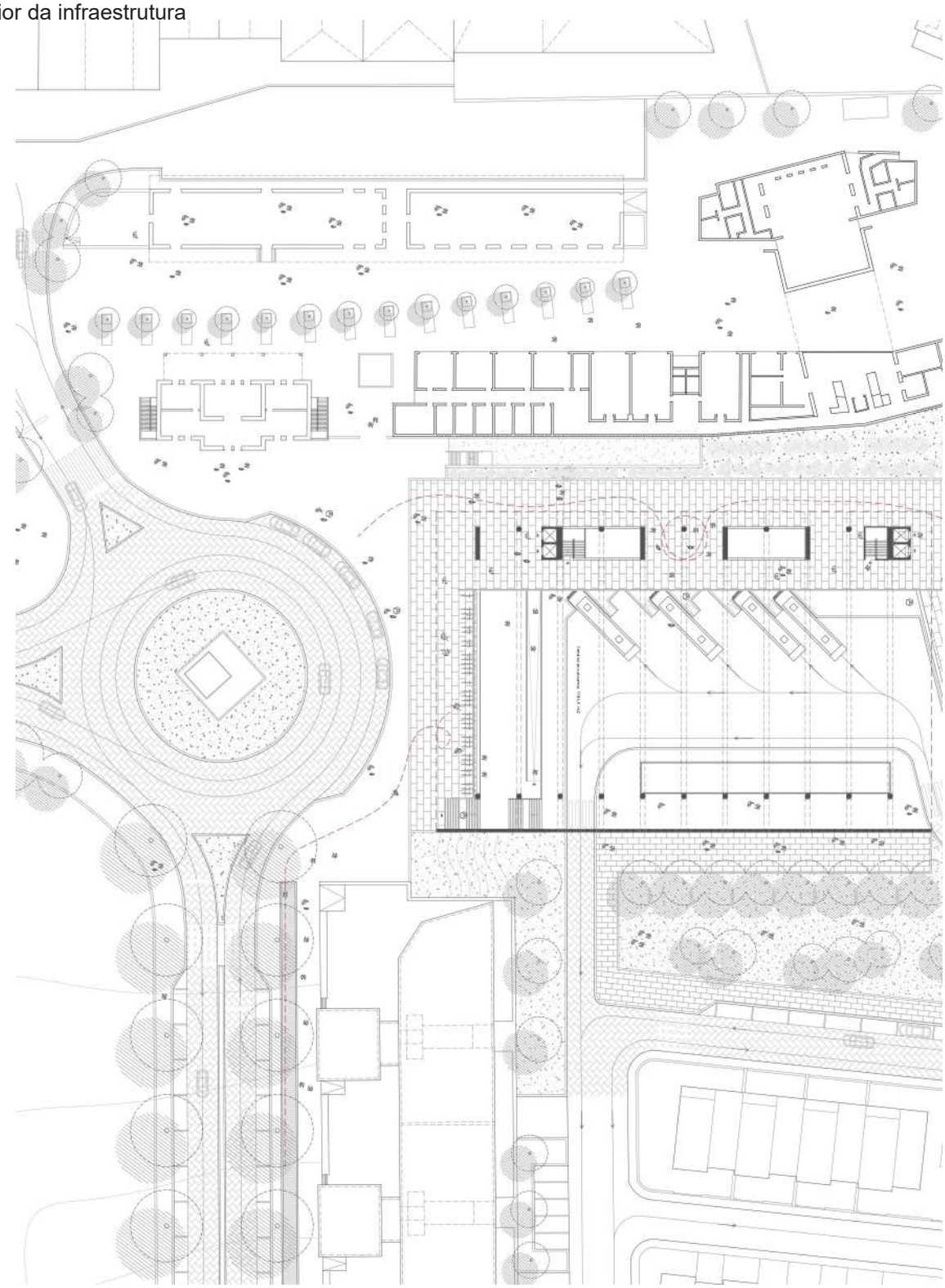


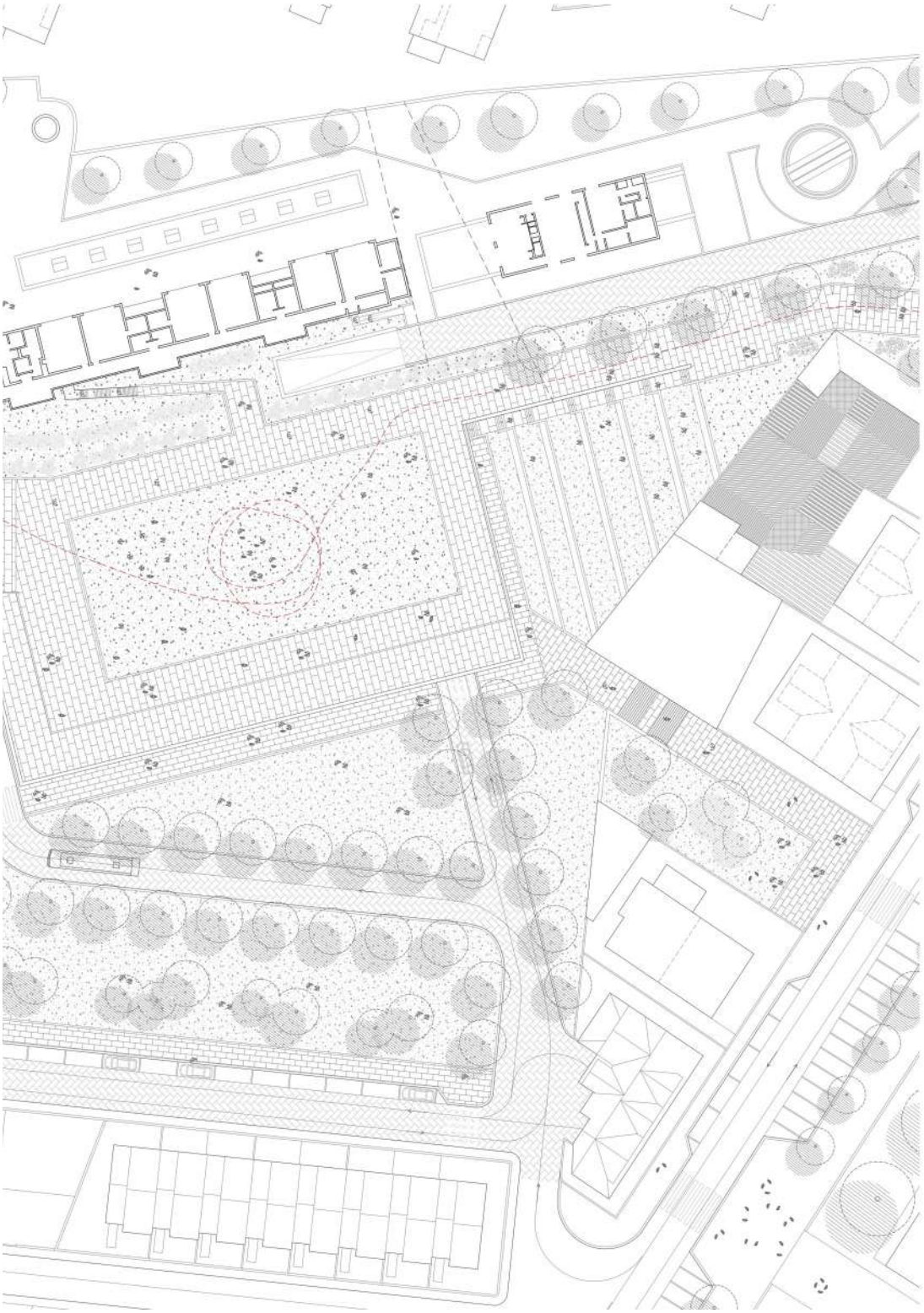
Pormenor construtivo da cobertura



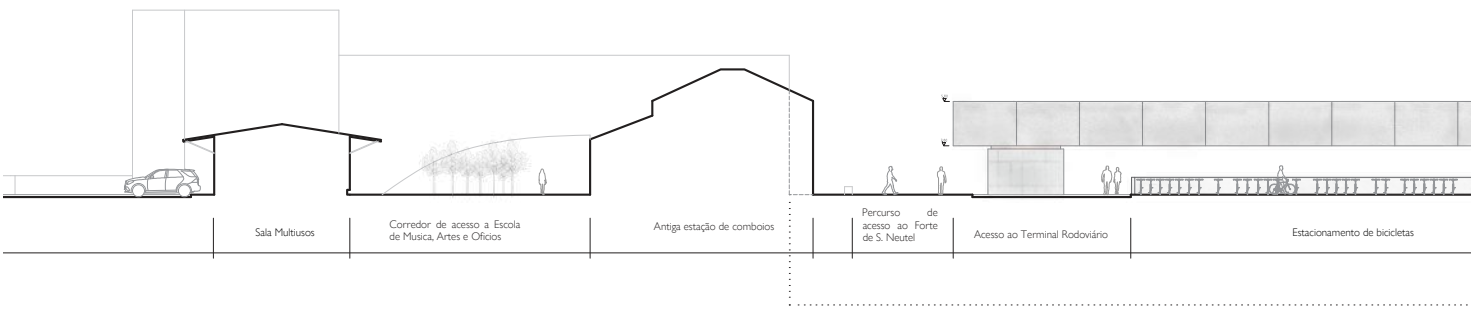
① - HEB 200
② - HEB 300
③ - IPN 220
④ - CALEIRA
⑤ - RUFO
⑥ - VIROC 32 MM APARAFUSADO CONFORME ESPECIFICAÇÃO DO FABRICANTE
⑦ - CHAPA SANDUÍCHE 80 MM
⑧ - MADRE U160
⑨ - MADRE U200
⑩ - MADRE OMEGA 120
⑪ - CHAPA DE 30MM
⑫ - BETÃO ARMADO

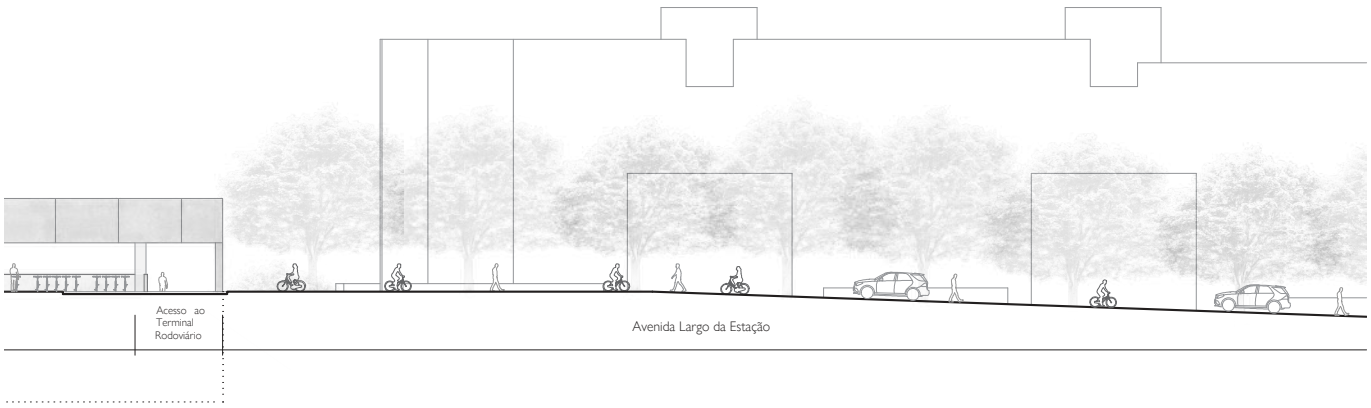
Planta do piso superior da infraestrutura



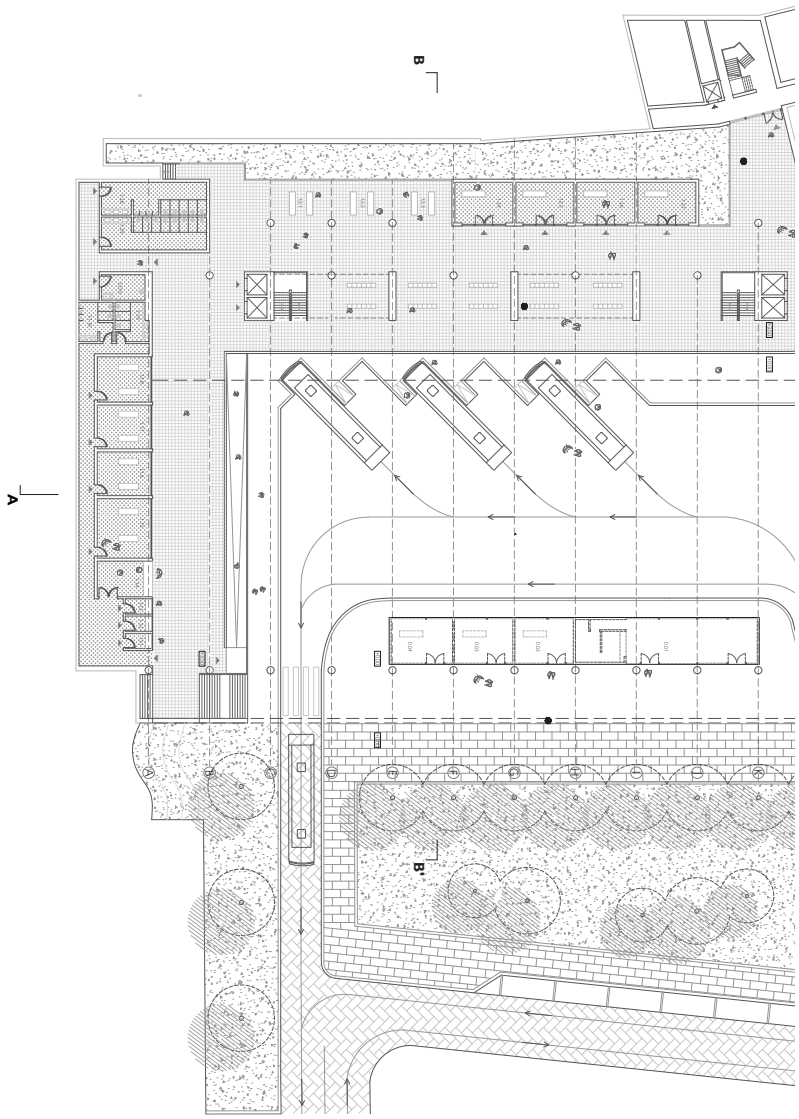


Alçado Sul do terminal rodoviário




Acesso ao
Terminal
Rodoviário
Avenida Largo da Estação

Planta piso intermédio



Piso 0

0.01 - Cafetaria do Terminal Rodoviário
0.02 - Loja de comércio 1
0.03 - Loja de comércio 2
0.04 - Loja de comércio 3

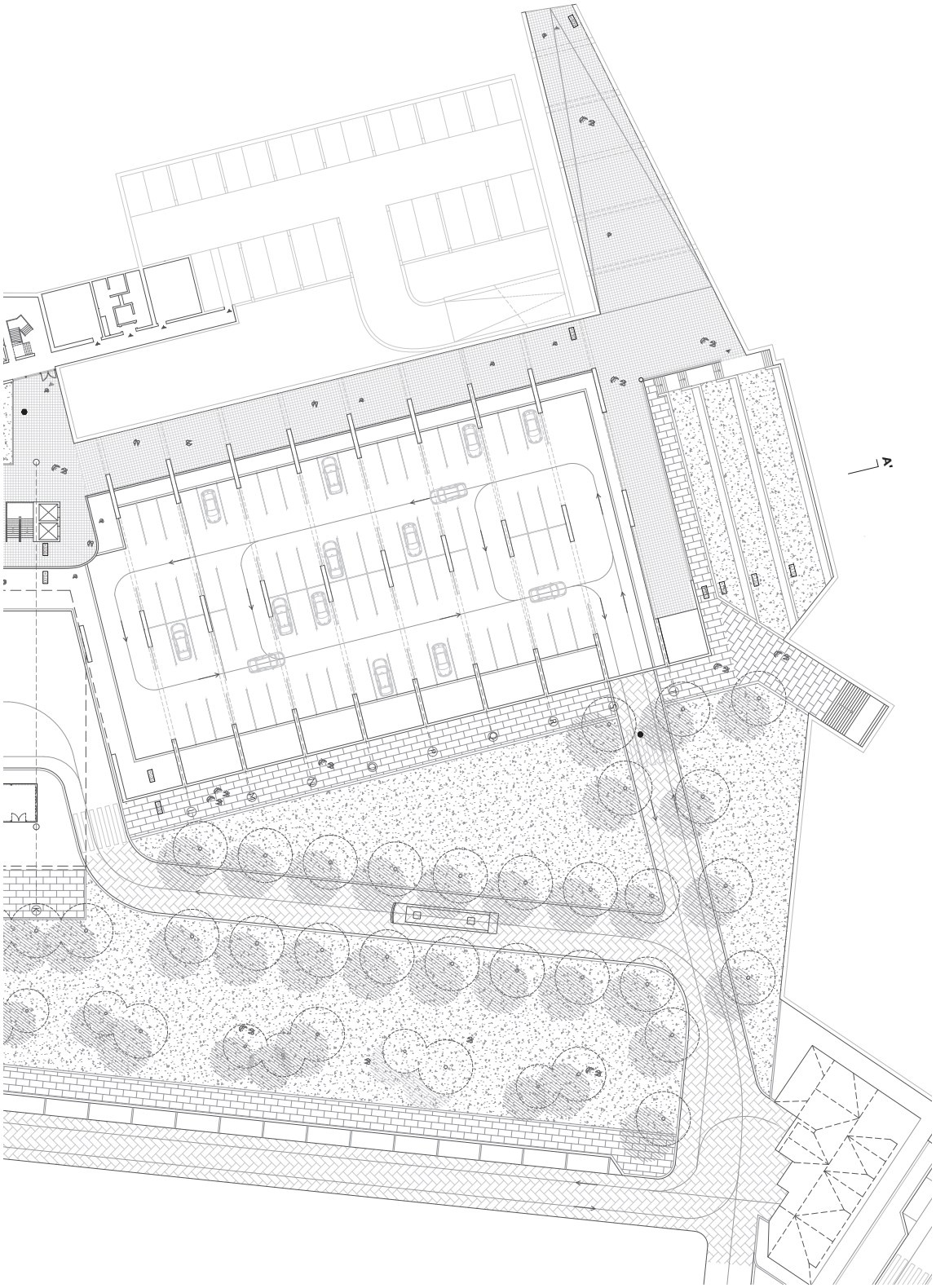
Piso 1

1.1.1 - Bilheteira 1
1.1.2 - Bilheteira 2
1.1.3 - Bilheteira 3
1.1.4 - Depósito de Malas e Mercadorias
1.1.5 - Sala Administrativa 1
1.1.6 - Sala Administrativa 2
1.1.7 - Sala Administrativa 3
1.1.8 - Sala Administrativa 4

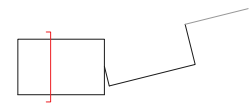
1.1.9 - I.S Feminino
1.1.10 - IS Masculino

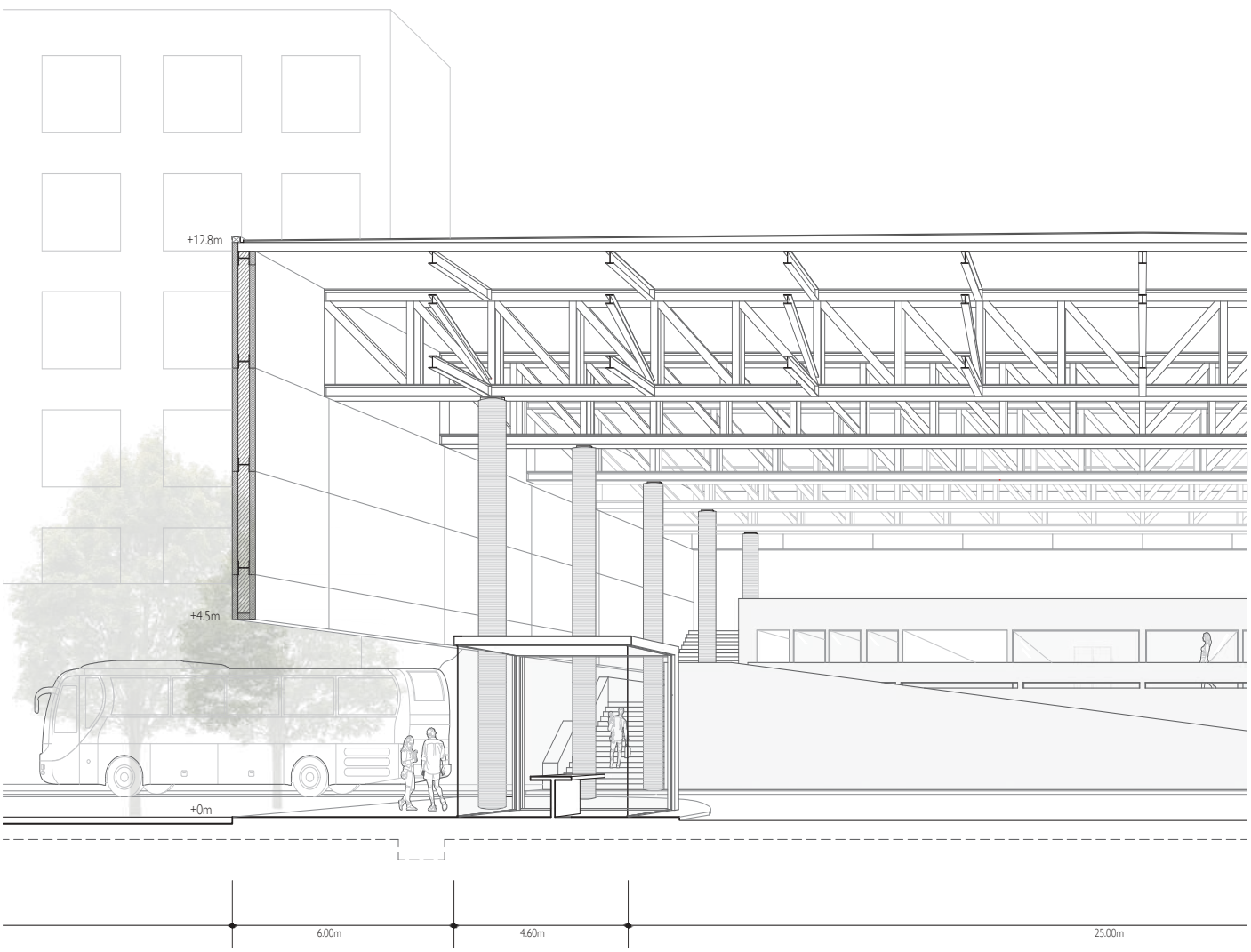
1.2.1 - Banca de mercado 1
1.2.2 - Banca de mercado 2
1.2.3 - Banca de mercado 3
1.2.4 - Loja de comércio 4
1.2.5 - Loja de comércio 5
1.2.6 - Loja de comércio 6
1.2.7 - Loja de comércio 7

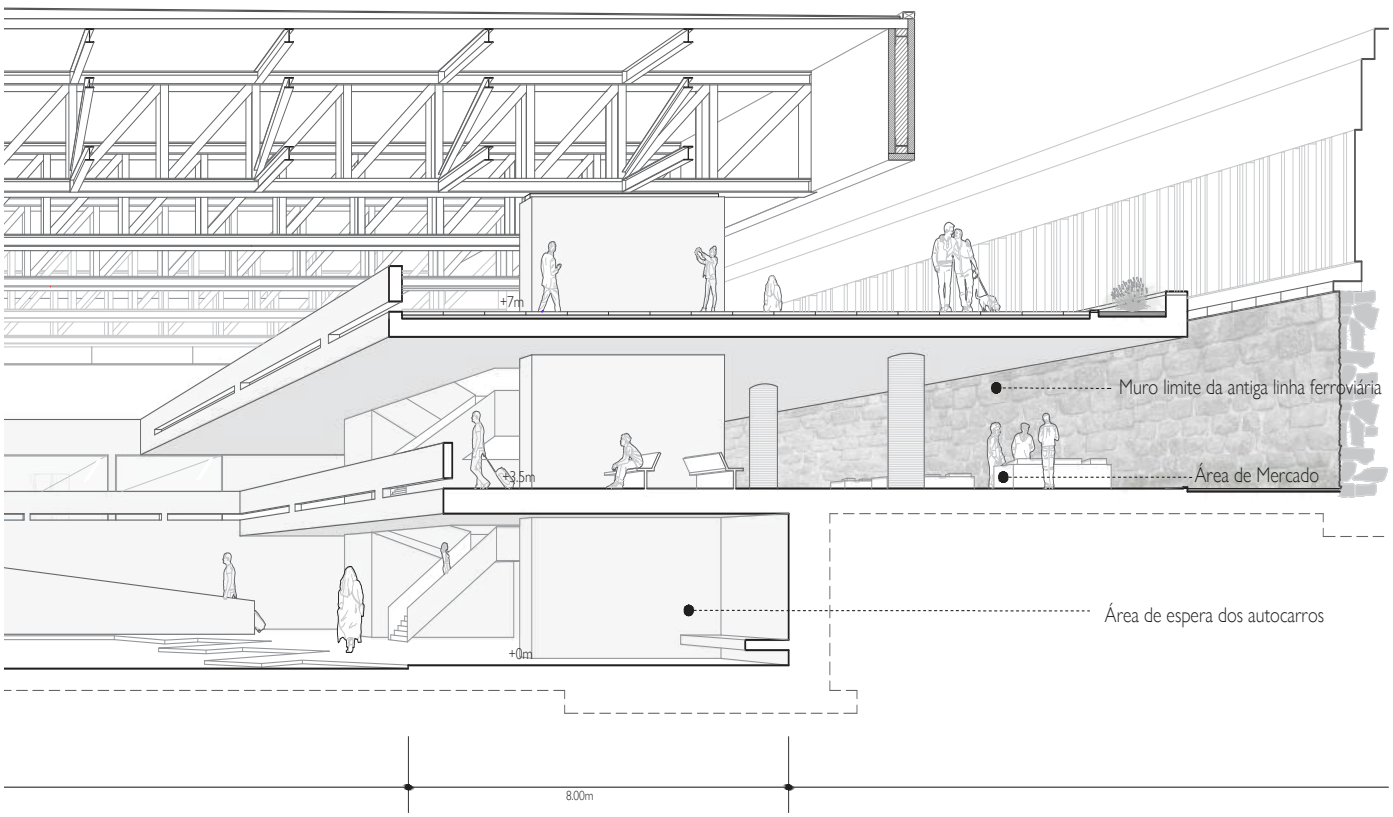
1.2.8 - I.S Mobilidade reduzida
1.2.9 - I.S Feminino
1.2.10 - IS Masculino



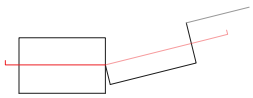
Corte transversal prespetivado do volume do terminal rodoviário

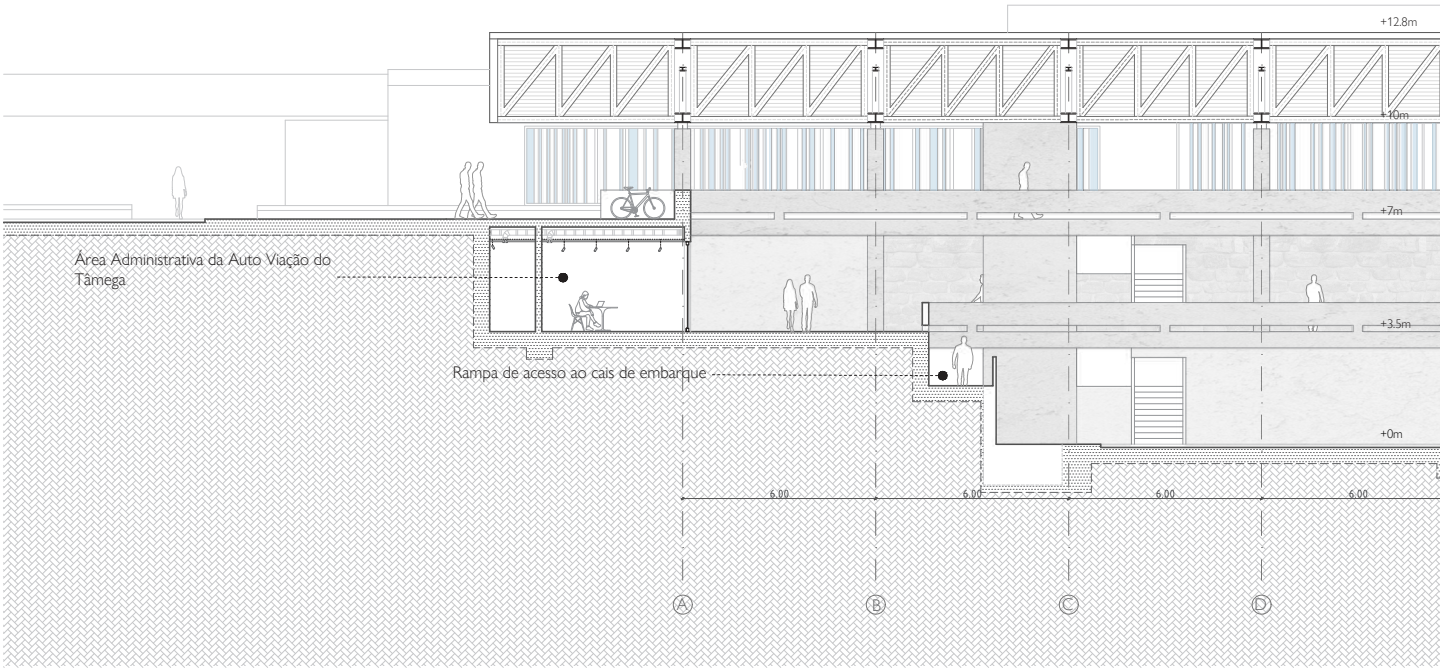


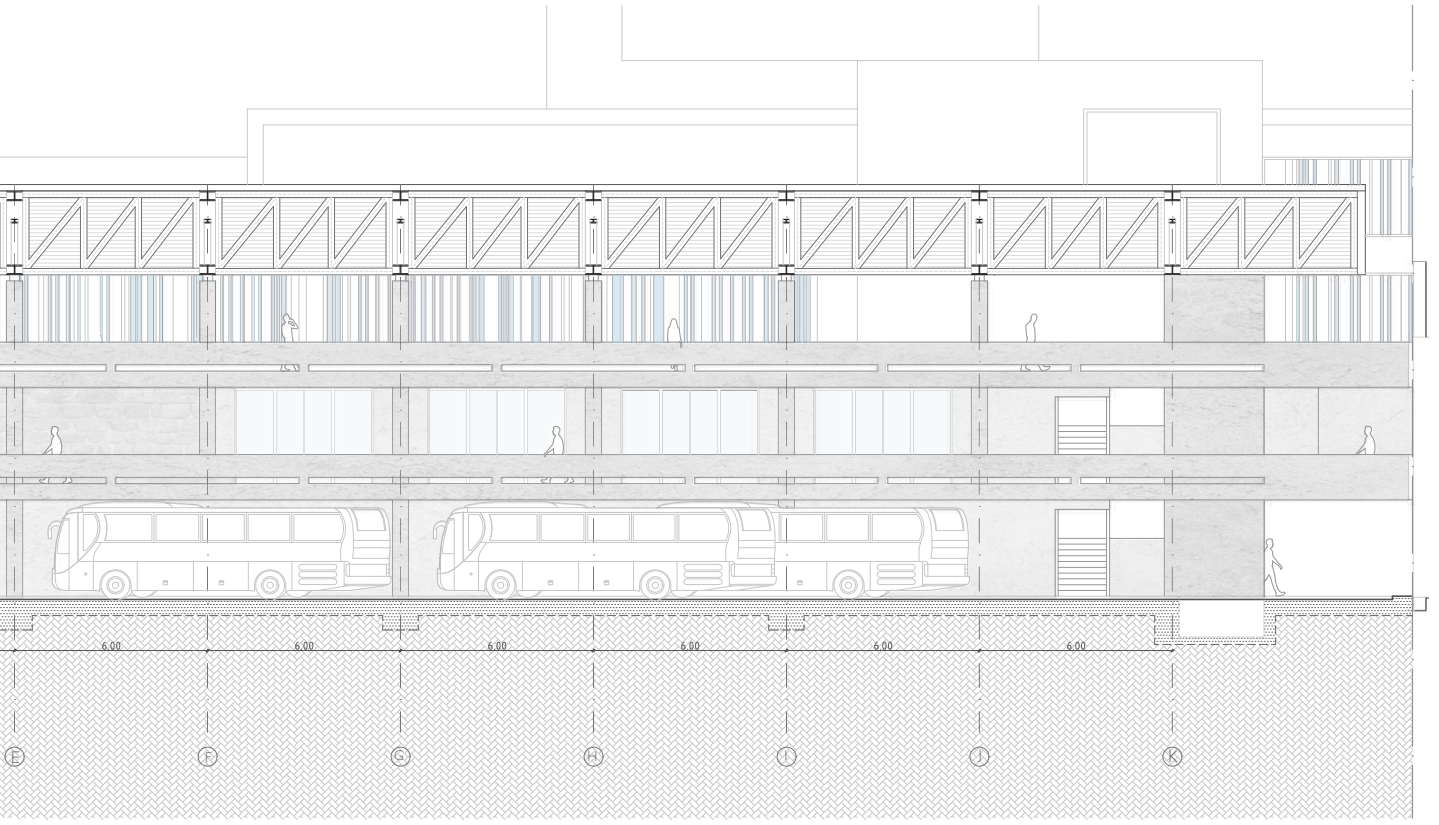



+7m
+3.5m
+0m
Muro limite da antiga linha ferroviária
Área de Mercado
Área de espera dos autocarros
8.00m

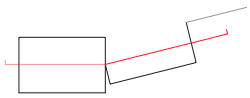
Corte longitudinal da infraestrutura

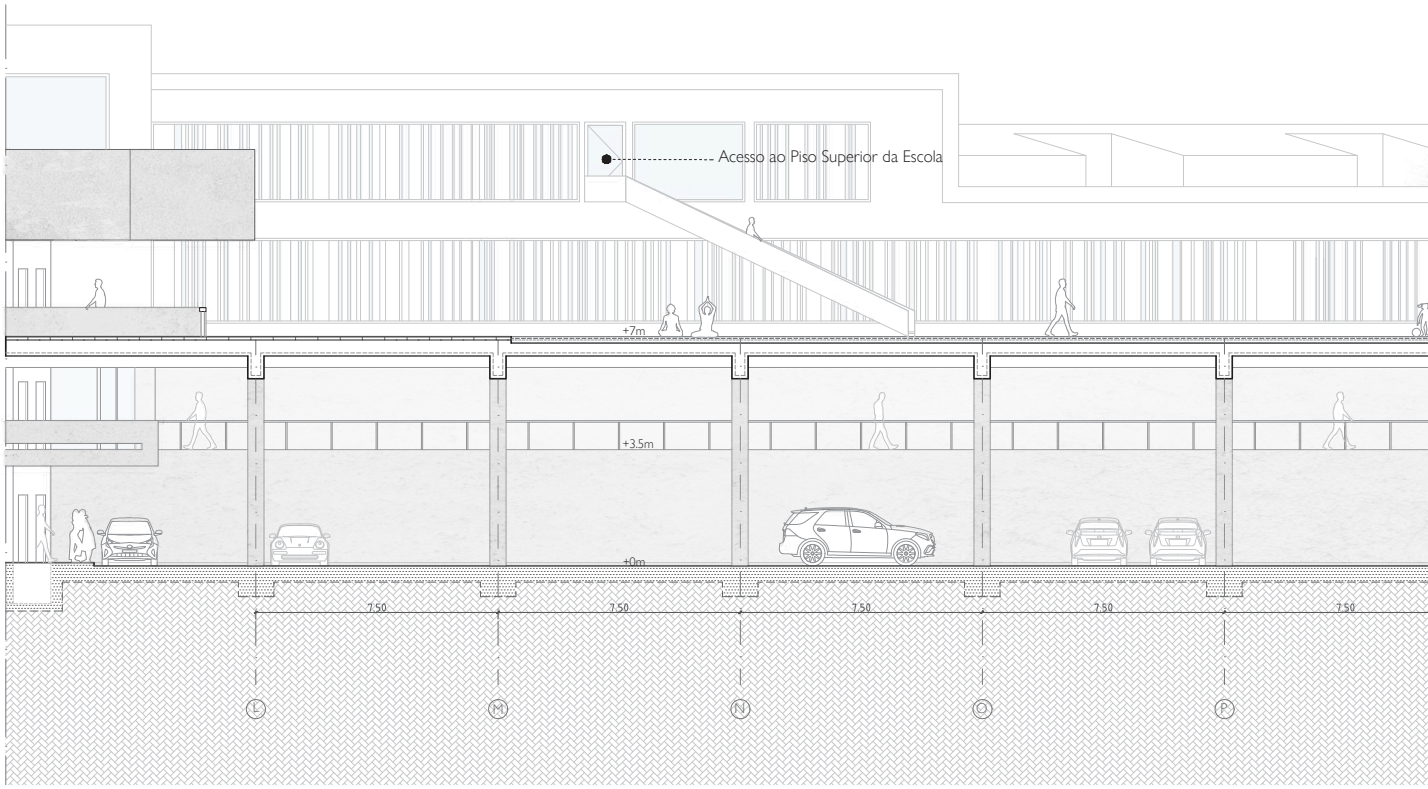


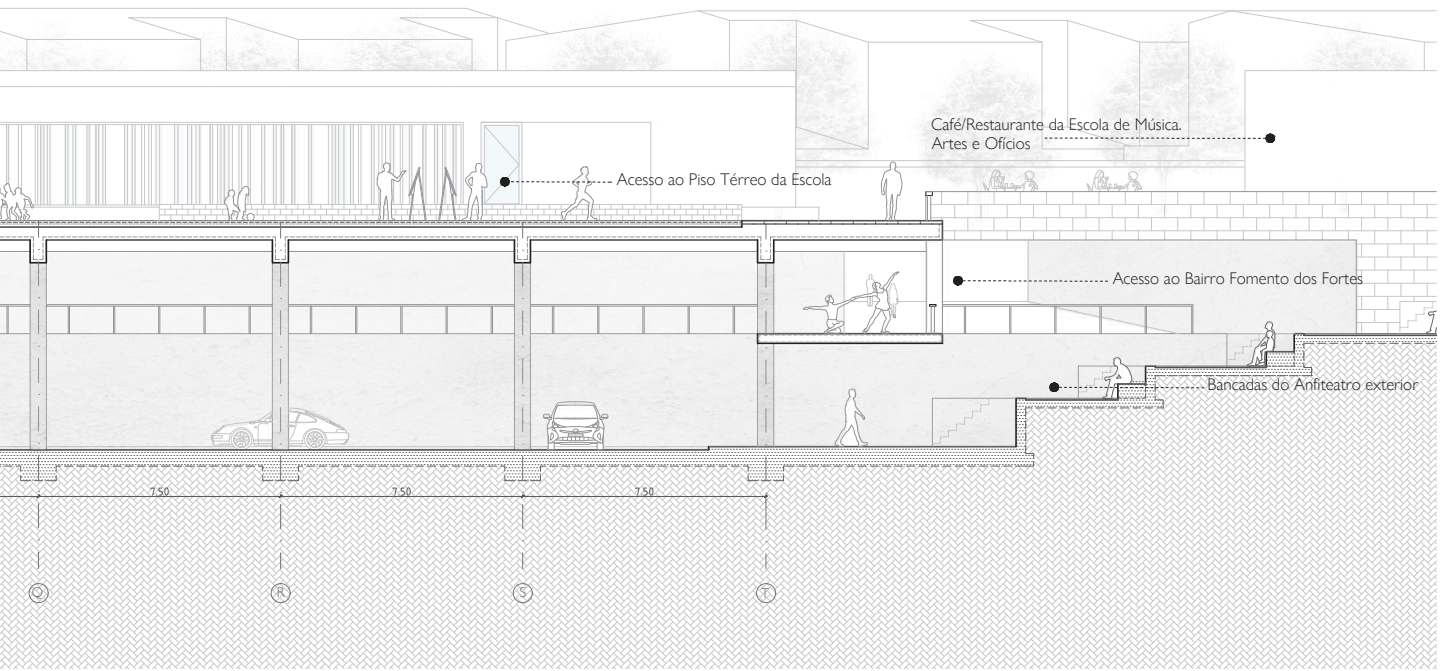



6.00
6.00
6.00
6.00
6.00
6.00
E
F
G
H
I
J
K

Corte longitudinal da infraestrutura






Café/Restaurante da Escola de Música.
Artes e Ofícios
Acesso ao Piso Térreo da Escola
Acesso ao Bairro Fomento dos Fortes
Bancadas do Anfiteatro exterior
7.50
7.50
7.50
Q
R
S
T

Vista prespetivada nascente do terminal rodoviário







Índice e Créditos das Imagens

1. Chegada do comboio á estação ferroviária, Chaves. Disponivel em: https://outeiroseco-aqi.blogs.sapo.pt/comboio-em-chaves-28-08-1921-a-950209 .

2. Estação de Chaves e o Largo da Estação, Chaves. Disponível em: https://chavesantiga.blogs.sapo.pt/2007/09/

3. Fotografia de jovens na praça Largo da estação. Por detrás deste grupo encontra-se o atual Terminal Rodoviário da Auto Viação do Tâmega, Chaves, 1965. Disponível em: https://chavesantiga.blogs.sapo.pt/2007/09/

4. Avenida Largo da Estação, Chaves,1950. Disponível em: https://chavesantiga.blogs.sapo.pt/2008/03/

5. Fotografia aérea da ponte S. Roque e a Avenida Largo da Estação, Chaves. Disponível em: https://hpserra.blogs.sapo.pt/2009/10/

6.Avenida Largo da Estação, 2022. Fotografia do Autor

7. Construção do viaduto da autoestrada A24, Vila Pouca de Aguiar. Disponível em:

8. Fotografia da Ponte Ferroviária na curalha, antes da chegada a Chaves, Chaves. Disponível em: https://chavesantiga.blogs.sapo.pt/2006/08/

9.Imagem referente ao espaço da antiga ponte da curralha que acaba por ser demolida em prol do crescimento da cidade e atender ás necessidades de travessia viária de transportes pesados, Curalha. Fotografia do autor.

10.Troço de ciclovia que ocupa o antigo ramal da Linha do Corgo em Vidago, 2022. Fotografia do autor.

11. Ciclovia da margem direita do rio Tâmega,Chaves, 2022. Fonte: Fotografia do autor.

12.Antiga Estação Ferroviária e atual sede da associação Chaves Viva, 2022. Fonte: Fotografia do autor.

13. Antigo armazém de mercadorias e atual sala multiusos, Chaves, 2022. Fonte: Fotografia do autor.

14. Museu Ferroviário, Chaves, 2022. Fonte: Fotografia do autor.

15.Fotografia aérea do núcleo cultural e a contrução da Escola de Música, Artes e Oficios. Fonte: https://get.google.com/albumarchive/105768430745758685880/album/AF1QipNtemFXKyHX-sGZxWHUGKj2z-FXxqJxf3DOEvC-L/AF1QipP-wnFVIIbRij8V-V-vFeOKMAtwsG-PSinhO7wmv

16. Escola de Música, Artes e Oficios e a sobreposição ao muro limite da antiga estação ferroviária. Fonte: Fotografia do Autor.

17. O antigo edificio das oficinas é integrado no projeto da escola, demonstrando um alinhamento entre os edificos. Fonte: Fotografia do Autor.

18. Fotografia do arco, marca a entrada da Escola e revela o eixo de continuidade. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/01-64019/escola-de-musica-artes-e-artesanato-contemporanea

19. Vista aérea do Terminal Rodoviário da Autoviação do Tâmega e o antigo ramal do comboio ocupado pelo centro cultural. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=nNPE3r54nnY&t=458s

20. Muro limite entre a Escola de Música, Artes e Oficios e estação rodoviária. Fonte: Fotografia do autor.

21.Zona de espera dos passageiros adjacente ao cais de embarque e desembarque. Fonte: Fotografia dos autor.

22. Zona de espera dos passageiros adjacente ao cais de embarque e desembarque. Fonte: Fotografia dos autor.

23. Restante área do terminal rodoviário ocupado por estacionamento de autocarros e à direita o espaço das oficinas. Fotografia do autor.

24. Rua compreendida entre o muro da da estaçáo a norte e o edificado junto à Avenida Imãos Rui Garcia e Lopes, Chaves, 2022 Fonte: Fotografia dos autor.

25. Avenida Imãos Rui Garcia e Lopes, fotografia da relação visual existente entre a avenida e estação face ao lote desocupado, Chaves, 2022. Fonte: Fotografia do autor.

26. Fotografia da praça à cota superior do terminal rodoviário de Jaú. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/01-133553/classicos-da-arquitetura-rodoviaria-de-jau-slash-vilanova-artigas

27. Cortes do terminal rodoviário de Jaú. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/01-133553/classicos-da-arquitetura-rodoviaria-de-jau-slash-vilanova-artigas

28. Fotomontagem do exterior do terminal rodoviário de campanhã. Disponível em: https://www.brandaocosta.com/projetos/terminal-intermodal-de-campanha/

29. Fotomontagem do interior do terminal. Disponível em: https://www.brandaocosta.com/projetos/terminal-intermodal-de-campanha/

Referências

Carvalho, R. (1929). Chaves Antiga. Edição do autor.

Dordio, P. (2015). Chaves e as suas fortificações - Evolução Urbana e Arquitetónica. Câmara Municipal de Chaves.

MAOT (2002). Programa Polis: Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades - Plano Estratégico de Chaves. Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território.

ViverChaves. (2005) Proposta do Plano--Relatório. Em ViverChaves (ed) Plano de Pormenor das Margens do Tâmega (p.19)

CMC (2001) Plano Estratégico da Intervenção do Programa Polis da Cidade de Chaves. Câmara Municipal de Chaves.

Carreira, N. (2020). 30 Anos de Planeamento Urbano em Chaves 1990-2020. (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto)

Ribeiro, J. (2010). O Tecido Urbano Flaviense: De Aquae Flaviae a Chaves Medieval. (Dissertação de Mestrado, ICS Universidade do Minho)

Graça, A. (2020). Novos serviços de Transporte, Acessibilidade e Uso do Solo. (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa).

COSTA. Nuno Brandão (2021). Entrevista por Sara Nunes [podcast No País dos Arquitectos] 07_Nuno Brandão Costa_ Terminal Intermodal de Campanhã. Disponível em: https://open.spotify.com/episode/0jDfz-8MEpxynfCexc9zrz1?go=1&sp_cid=615b-3dcf0180ce6e927d37501c173edf&utm_medium=desktop&dl_branch=1&nd=1

Gazeta dos Caminhos de Ferro, Porto, nº 1159, pág. 201, Abril, 1936. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1936/N1159/N1159_master/GazetaCFN1159.pdf

Meyer, Grostein, Birdmen, 2004. São Paulo Metrópole. Local de publicação: edusp.