



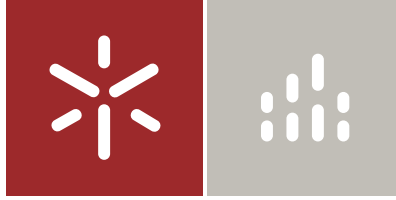
Universidade do Minho  
Escola de Arquitectura

Bruno M. Campos Pereira

Entrelinhas  
Uma proposta de requalificação e  
desenvolvimento de um imóvel de interesse  
público de grande escala

Bruno M. Campos Pereira  
Entrelinhas  
Uma proposta de requalificação e desenvolvimento de um imóvel de interesse público de grande escala





Universidade do Minho  
Escola de Arquitectura

Bruno M. Campos Pereira

Entrelinhas  
Uma proposta de requalificação e  
desenvolvimento de um imóvel de interesse  
público de grande escala

Dissertação de Mestrado  
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao  
Grau de Mestre em Arquitectura

Trabalho efetuado sob a orientação do  
Arquiteto André Cerejeira Fontes

## DECLARAÇÃO

Nome: Bruno Manuel Campos Pereira

Correio eletrónico: brunomcp@icloud.com

Tlm.: 919341142

Número do Bilhete de Identidade: 14199485

Título da dissertação:

Entrelinhas – Uma proposta de requalificação e desenvolvimento de um imóvel de interesse público de grande escala

Ano de conclusão: 2018

Orientador: Arq. André Cerejeira Fontes

Designação do Mestrado:

Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao Grau de Mestre em Arquitetura

Área de Especialização: Arquitetura

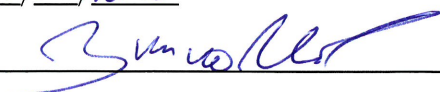
Escola: Arquitetura

Departamento: Arquitetura

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA DISSERTAÇÃO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Guimarães, 11/07/2018

Assinatura: \_\_\_\_\_



## **Agradecimentos**

Especial agradecimento à minha mãe, pelo apoio e motivação, que foram essenciais para que este trabalho se concretizasse.

Ao Tito e ao Luís, não só pelo apoio logístico valioso mas também pelo tempo e atenção.

À Cristina, porque compreende.

Ao Jorge, pelo exemplo de disciplina e serenidade.

Ao Tiago, Filipe, Diogo e Miguel Ângelo, pela companhia nos momentos de trabalho e nos mais frequentes de distração.

A todas as pessoas que de uma forma ou outra contribuíram para a realização deste trabalho, o meu sincero obrigado.



## Resumo

Na tese a elaborar pretende-se, como ponto de partida, apresentar uma análise do objeto/local escolhido, expondo a situação da antiga Estação Ferroviária Porto – Boavista, atualmente um terreno de grandes dimensões sem qualquer utilização. Daí tomará o caráter de projeto de desenho urbano e/ou arquitetónico, que resultará numa proposta passível de ser aplicada ao local. Após a fase de análise, o objetivo final será a criação e representação de uma proposta para a resolução dos problemas encontrados, para uma melhor integração do local no espaço urbano e para a criação de novas funções, como comércio, habitação, estacionamento e espaço público de apoio aos espaços adjacentes, recorrendo aos métodos do processo criativo arquitetónico.

*Palavras-chave:* espaço público; urbanismo; Porto; Boavista; estação ferroviária; metro; comboio; praça; projeto; Casa da Música





## **Abstract**

With this thesis the aim is to firstly present the problems observed in an large scale abandoned site in the urban centre, next to a major tourist attraction. This is the site of the old Porto – Boavista train station, now out of use. Then to suggest a proposal for an intervention that would take into account the needs of the place and re-include it in the urban mesh, as well as provide better access across the area and new functions, such as commerce, living, parking and public dwelling capable of supporting the adjacent spaces at times of public events. It is intended for the creative process that lead to the final solution to be clearly described.

*Keywords:* public space; urbanism; Portugal; Porto; Oporto; Boavista; train station; metro; subway; square; project; Casa da Música



## Índice

ÍNDICE	1
INTRODUÇÃO	3
ANÁLISE DO LOCAL	7
Antes da Boavista	9
Oitocentos	11
Carta Topographica	13
Caminhos de ferro	15
Monumento	17
XX	19
XXI	21
Edificado	23
Conclusão da Análise	27
INTENÇÕES	29
PROCESSO	31
DESCRIÇÃO DA PROPOSTA	55
Ondulação	55
Fissura	55
Praças	57
DESENHOS TÉCNICOS	61

BIBLIOGRAFIA	77
Documentos visuais	77
Documentos escritos	78
Documentos eletrônicos	79
ANEXOS	81
Estudos iniciais	83
Análise topográfica	87
Estudos de Ondulação	89
Estudos para a representação bidimensional da ondulação.	99
Levantamento fotográfico do lote em estudo	101
Esboços das relações visuais	107

# Introdução



Fig. 1 – O descampado encerrado entre a estação de Metro e a Praça Mouzinho de Albuquerque. Ao fundo distinguem-se o edifício da antiga Estação Ferroviária, o Monumento aos Heróis da Guerra Peninsular e a Torre do Bom Sucesso.

A praça popularmente apelidada como “Rotunda da Boavista” é um momento crucial na cidade do Porto devido ao seu carácter articulador de acessos e transportes. O perímetro da Praça Mouzinho de Albuquerque, que é o seu verdadeiro nome, é interrompido na sua sequência de equipamentos pelo espaço vazio e fechado da antiga Estação Ferroviária Porto – Boavista. Este é o espaço escolhido como objeto para a presente dissertação, em que se pretende analisar possíveis problemáticas associadas ao mesmo a várias escalas e apresentar um projeto urbano que integre possíveis soluções para as mesmas.

Apesar da área mencionada fazer frente na Praça, esta de grande interesse regional, estende-se até uma área de carácter local, onde a maioria dos edifícios são blocos de apartamentos cujo piso térreo alberga estabelecimentos comerciais variados.

Este espaço atualmente deixado ao abandono apresenta potencial para articular o que é de carácter local e regional, para além de apresentar uma certa necessidade de tal, pelo isolamento da Estação de Metro tanto em relação à área circundante da Praça como à Casa da Música, destinos prováveis para os utilizadores dessa estação.

O acesso entre estes elementos é facultado pelas ruas convergentes ao monumento central da Praça, nomeadamente a Rua Cinco de Outubro e a Avenida de França. Porém, ao ser criado um novo acesso, poder-se-ia obter espaços públicos para apoio aos equipamentos já existentes, facilitar a circulação e abrir espaço para mais comércio e atividade em geral, fora da restrita circunferência da Praça Mouzinho de Albuquerque.





## Análise do Local

A palavra “Boavista” é usada atualmente no Porto para se referir a uma área de dimensões consideráveis, na zona ocidental da cidade. A sua localização e designação advêm da chamada “Rotunda da Boavista”, e da avenida que faz a ligação entre a zona e o município de Matozinhos, a Avenida da Boavista.

A “Rotunda da Boavista” não é de facto uma rotunda. O seu nome no século XIX era Praça da Boa Vista, mas devido à sua forma circular obteve o seu nome popular que persiste hoje em dia, apesar do seu nome oficial ser desde 1903 “Praça Mouzinho de Albuquerque”<sup>1</sup>, em homenagem ao estratega Joaquim A. Mouzinho de Albuquerque, na altura governador de Moçambique, de acordo com as placas toponímicas lá instaladas.

Os limites da Boavista são discutíveis e difusos, mas é possível afirmar com certeza que inclui parte da união de freguesias de Cedofeita, Ildefonso, Sé, Miragaia Nicolau e Vitória, da união de freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos, e uma secção mais pequena da freguesia de Ramalde. Quem incluir na definição a totalidade da envolvente do eixo da Avenida da Boavista, até à Praça de Gonçalves Zarco, em Matosinhos, estará também a incluir uma parte da união de freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde.

Quando em dúvida, Boavista abrange os quarteirões em torno da praça e os que ladeiam as extremidades da Avenida da Boavista de ambos os lados daquela.

A Boavista pode ser retratada pelo constante movimento de um lugar que sempre desempenhou a função de ponto de encontro para transportes públicos, carros e pessoas, mas possui apesar disso uma identidade e marcos próprios, e acima de tudo a imagem de uma cidade atual e conectada, seja ao mar pela avenida, ao Sul pela ponte da Arrábida, à zona industrial, a Matozinhos, entre outros, distinta

---

<sup>1</sup> Catálogo Toponímico do Arquivo Histórico do Porto

do centro e da dita “Baixa”, que em comparação afigura-se restringida pelo apego ao passado. O Porto moderno é a Boavista.

O que se pretende na elaboração deste artigo é apresentar uma análise deste local, tanto classificando a mancha cartográfica no geral, como analisando alguns elementos mais particulares, sempre tentando incluir a narrativa que é o papel do tempo na morfologia urbana.

## Antes da Boavista

Antes dos desenvolvimentos ocorridos no Porto que serão mencionados nas seguintes seções deste artigo, poucos registos cartográficos existem da área em estudo. Esta era de carácter rural, onde a classe nobre e burguesa que habitava o centro, o Porto propriamente dito, vinha descontraír, nas bucólicas e românticas quintas “de recreio”, sem intuito de desenvolvimento. Nas plantas elaboradas até à primeira metade do século XIX inclusive, a zona da Boavista, assim como da maioria de Cedofeita e Massarelos, e até à costa, é definida por umas dispersas propriedades acessíveis por sinuosos caminhos rurais. Mapas mais detalhados, feitos com a intenção de representar o espaço urbano com detalhe, não alcançam sequer este território. Um famoso exemplo em que isto se verifica é a célebre “Planta Redonda”, concebida em 1813 por George Balck, amplamente conhecida de quem se dedica ao estudo do desenvolvimento urbano do Porto.<sup>2</sup> Nesta peça, é representada a Rua da Boavista na extensão de 500 metros que tinha na altura, a partir da atual Praça da República, e o lugar onde agora existe a “Rotunda da Boavista” é deixado mais de 700 metros para lá do limite do desenho.<sup>3</sup> O mesmo pode ser dito à planta da cidade após o cerco, por W. B. Clarke, vinte anos mais tarde.<sup>4</sup> A verdade é que a Boavista, enquanto espaço urbano, simplesmente não existia.

---

<sup>2</sup> BALCK, George – *Planta redonda*

<sup>3</sup> Câmara Municipal do Porto – Portal de Informação Geográfica

<sup>4</sup> CLARKE, W.B. – *Oporto (Porto)*



## Oitocentos

Antes de século XIX chegar a metade, iniciou-se uma fase de crescimento urbano sem precedentes na cidade do Porto. Isto seguiu-se a acontecimentos marcantes da primeira metade do século, como as invasões francesas e o Cerco à cidade, que induziram o município em profundas alterações na distribuição dos vários extratos da população pelas freguesias, assim como o aparecimento de novas necessidades administrativas e de serviços, tudo isto possivelmente associado ao êxodo rural verificado em grande parte das cidades europeias da época.<sup>5</sup>

Durante os séculos anteriores a cidade resumia-se às zonas da Ribeira, a Sé, e algumas das ruas centrais que sobem até à atual Praça da República, que já comportou vários nomes no seu tempo de existência. As vilas piscatórias da foz e de Matosinhos eram distantes, e tudo o resto era um misto de exploração agrícola, quintas burguesas e alguns vilarejos dispersos.

No entanto, a partir da década de 1840<sup>2</sup> em diante a paisagem começou a mudar nas zonas outrora rurais, à medida que eram construídas fileiras de casas ao longo dos arruamentos, e novas ruas surgiam.

Havia no Porto, no entanto, falta de um plano para este desenvolvimento. Os poderes administrativos não estavam preparados para tão acelerado crescimento.

Décadas depois, numa tentativa de conter os efeitos negativos que este crescimento desmesurado teria na salubridade e acessos da cidade do Porto, a cargo do então presidente da câmara Correia de Barros são identificados os principais problemas com que a cidade se debate, no "Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto", em 1881, que constitui provavelmente o primeiro projeto de planeamento urbano que existiu nesta cidade. De acordo com o site oficial da Câmara Municipal do Porto:

Na segunda metade do século XIX várias cidades europeias criaram planos de expansão, que serviram de modelo às intervenções em Lisboa e no Porto. O Plano

---

<sup>5</sup> OLIVEIRA MARQUES, A. H. de – *Breve História de Portugal*, 1995. p500

de Melhoramentos da Cidade do Porto apresenta uma visão global da cidade e da estruturação do seu território, apresentando diversas propostas para o sistema de comunicações viárias da cidade. O Plano de Melhoramento foi uma [...] tentativa de planejar a evolução da cidade. É composto por um texto de intenções e alguns quadros orçamentais, não possuindo qualquer imagem cartográfica.<sup>6</sup>

A falta de cartografia precisa e atualizada que auxiliasse esta empreitada seria uma falha corrigida não muito tempo depois.

---

<sup>6</sup> C. M. Porto – Plano Melhoramentos, 1881

## **Carta Topographica**

Aquando da finalização do projeto cartográfico de Augusto Gerardo Teles Ferreira, em 1892, que consistia no desenho de uma planta detalhada à escala 1:500 da cidade, a Avenida da Boavista estava aberta até à Fonte da Moura, mas já projetada para breve até ao “Castelo do Queijo”; a rua de Júlio Diniz, por seu lado, está aberta apenas até ao Bom Sucesso, mas projetada até ao Palácio de Cristal, unindo a Praça a esta novíssima atração da cidade.<sup>7</sup>

Esta planta é uma ferramenta valiosíssima para o estudo do Porto na segunda metade do século XIX, pois representa toda a área administrativa da cidade ao detalhe, não apenas o centro, numa altura em que certas áreas periféricas começavam a ser absorvidas pela cidade, devido ao crescimento populacional e desenvolvimento urbano já anteriormente mencionados.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> TELES FERREIRA, Augusto Gerardo – *Carta topográfica da cidade do Porto*

<sup>8</sup> FERNANDES, Paula Guilhermina de Carvalho – *A Cidade do Porto na 1ª Metade (...)*





## **Caminhos de ferro**

No ano de 1874 foi inaugurada na “Rotunda” a Estação de Recolha da Boavista quotidianamente referida como *Remise* da Boavista, equipamento que operaria como o coração de todos os serviços de transporte público, incluindo os carros americanos, de tração animal, a vapor e elétricos da cidade do Porto durante mais de um século. Lá situava-se a sede da Companhia de Caminhos de Ferro do Porto.<sup>9</sup>

No ano seguinte, e do lado oposto da Rua Cinco de Outubro, então Rua do Príncipe da Beira<sup>10</sup> foi inaugurado o primeiro troço da Linha da Póvoa na nova Estação de Caminho de Ferro de Porto – Boavista,<sup>11</sup> pela Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão.<sup>12</sup> Esta estação seria uma das mais importantes da cidade, servindo acessos à Póvoa de Varzim e Guimarães, entre outros, mas devido ao seu afastamento do centro, foi planeada a construção da estação da Trindade, que em 1938 foi inaugurada para gradualmente substituir a Boavista nos serviços de passageiros. A Estação Ferroviária da Boavista ainda foi esporadicamente usada até ao início dos anos 90, e alguns anos depois as linhas dos carris que a serviam foram reutilizados para a introdução do novo serviço de Metropolitano Ligeiro do Porto. A Estação de Metro da Casa da Música foi então construída seguindo o desenho do arquiteto Eduardo Souto de Moura, sensivelmente onde estaria o Apeadeiro da Avenida de França, e viu o início da sua atividade em 2002.

Nem a *remise* nem a estação de comboio servem hoje o seu propósito inicial. A linha de comboio deu lugar à linha do Metro, deixando a estação ao abandono, e a *remise* viu a abdicação do carro elétrico, o armazenamento e manutenção dos

---

<sup>9</sup> KERS, Ernst – The Trams of Porto

<sup>10</sup> Catálogo Toponímico do Arquivo Histórico do Porto

<sup>11</sup> Gazeta dos Caminhos de Ferro. N.º 1652. (16 Outubro 1956). p528-530

<sup>12</sup> OLIVEIRA RAMOS, Luis A. – *História do Porto*. p393

autocarros a serem trasladados para a periferia, e o seu edifício a ser substituído pela mais popular sala de concertos da cidade.

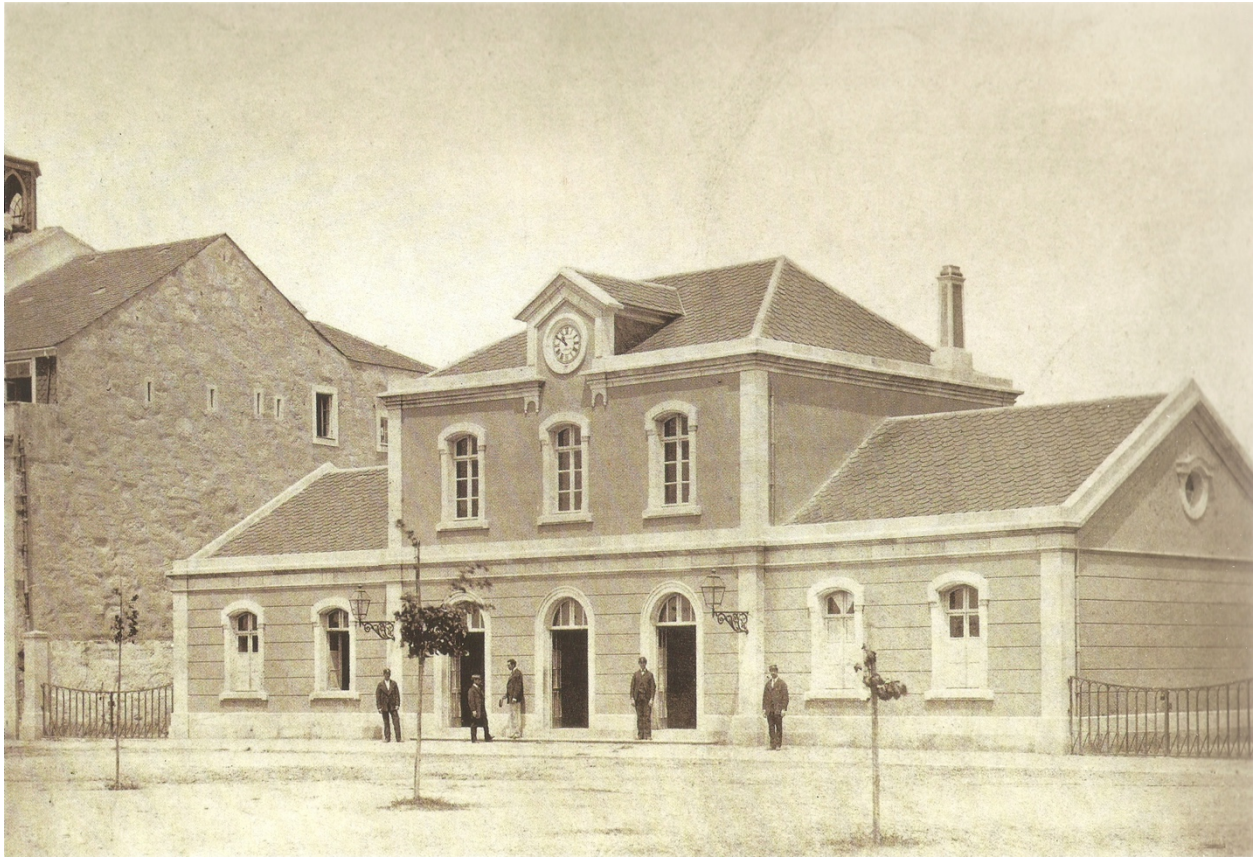


Fig. 2 – A Estação Ferroviária de Porto-Boavista aquando da sua inauguração em 1875.

## Monumento

Em 1909 foi iniciada a construção do Monumento aos Heróis da Guerra Peninsular, de acordo com a proposta do arquiteto Marques da Silva e do escultor Alves de Sousa, que devido a um atraso na construção do pilar e da morte prematura do escultor foi apenas inaugurado em 1952. A importância deste objeto não é marcadamente relevante para a composição urbana, mas o projeto geral de renovação da Praça Mouzinho de Albuquerque já o é, pois houve uma profunda reestruturação da mesma, em que se separou os edifícios e os transportes públicos do perímetro da rotunda centrada pelo monumento,<sup>13</sup> seguindo o modelo da Praça do Marquês de Pombal, aberta em Lisboa décadas antes, em 1882, com o monumento central finalizado em 1934. Curiosamente também essa praça Lisboeta ficou popularmente conhecida por “Rotunda”, devido à sua forma circular.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> MATOS, Lúcia Almeida – *O Monumento da Boavista*

<sup>14</sup> Revelar LX – Marquês de Pombal, Monumento ao



Fig. 3 – Fotografia aérea 1939–1940. Arquivo Municipal do Porto (cota F-NV/LA-Cx30/9/F15(265))

## **XX**

A Boavista foi na segunda metade do século XX sujeita às alterações típicas observáveis na maioria das cidades na altura. A zona em estudo teve um impulso especial devido ao surgimento de um novo acesso rodoviário providenciado pela abertura em 1963 da Ponte da Arrábida, que fomentou a transformação da Boavista num novo “distrito financeiro” do Porto. As décadas que se seguiram foram marcadas pela construção em altura, alterando a escala a que as pessoas estavam acostumadas a perceber as ruas. Com o advento das galerias comerciais foi inaugurado o primeiro centro comercial do Porto, o Shopping Brasília, em 1976, na Praça Mouzinho de Albuquerque. Foi também erigido o Shopping Cidade do Porto no Bom Sucesso em 1994, entre outros.



## **XXI**

Um acontecimento importante para a compreensão das alterações (e motivação para estas) não só na Boavista, mas também no centro histórico do Porto, na viragem do século XX para o século XXI, foi o título de “Capital Europeia da Cultura”, atribuído à cidade em 2001.

Com isto em mente, em 1999 procedeu-se à demolição da *remise* da Boavista, que estava virtualmente parada desde a década de 1980, em prol da *remise* de Massarelos e outras. A decisão foi tomada depois da decisão de erguer um novo monumento para a cidade, a Casa da Música, sendo o projeto vencedor do concurso da autoria do estúdio OMA, do arquiteto holandês Rem Koolhaas.





## **Edificado**

Os volumes edificados numa cidade podem ser sensivelmente divididos em duas tipologias. Por um lado, os elementos pontuais de grandes dimensões e funções variadas. Por outro, os edifícios de habitação, cuja altura num centro urbano é, regra geral, inversamente proporcional à idade da construção. Isto é, as pequenas casas, com duas ou três assoalhadas, terão sofrido menos transformações. Ao terem sido construídas até ao século XIX inclusive, nos arruamentos então disponíveis, muitas delas acabaram por ser condicionantes da forma atual dos quarteirões em que se inserem. Enquanto que algumas foram construídas nas vias retilíneas traçadas pelas autoridades, como é o caso das ruas radiais à Praça da Boavista e certas transversais à Rua/Avenida da Boavista, outras foram erigidas ao longo de ruas que preservam a composição rural que os lotes adjacentes outrora tiveram.

Várias casas foram substituídas por prédios de apartamentos, mas o desenho dos lotes agrícolas divididos perpendiculares às ruas manteve-se, ainda que muitos tenham conjugado lotes contíguos. Estes quarteirões que retêm a forma dada pelos antigos arruamentos rurais são facilmente observáveis a norte e a leste da Praça Mouzinho de Albuquerque, na freguesia de Cedofeita.

A sul e a sudoeste da Praça, já na freguesia de Massarelos, e parte de Ramalde, existem também casas moradia e prédios de habitação coletiva. Contudo, estes estão dispostos de uma forma visivelmente diferente. São mais afastados e regulares, cada um rodeado do seu próprio quintal, criando um padrão vagamente mais comparável à quadrícula de um subúrbio atual.

A área é fortemente caracterizada pelos elementos que não se definem como habitação unifamiliar ou coletiva, ou seja, os grandes espaços e equipamentos, exceções na trama urbana, como o Hospital Militar, a Casa da Música, inaugurada em 2005, o Mercado e a “torre” do Shopping Bom Sucesso, o cemitério de Agramonte, e claro, o Jardim de Mouzinho de Albuquerque.

Os eixos compostos pelos arruamentos que partem da antiga Praça da Boavista são de elevada importância para a estrutura de todo este espaço, sendo que lá estão implantados desde os primórdios do desenvolvimento urbano local, em

meados do século XIX. São estes atualmente designados como a Rua Cinco de Outubro, a Avenida de França, a Rua de Nossa Senhora de Fátima, a Rua Júlio Dinis, a Rua de Caldas Xavier, a Rua da Meditação, e por fim, a monumental Avenida da Boavista, projeto essencial para a valorização e crescimento da metade ocidental do Porto, da Foz do Douro e de Matosinhos.

A Figura 2 representa uma tentativa de identificar, a partir da zona de contacto com a via pública, os três tipos de morfologia acima descritos: a vermelho os lotes de edificação contígua, a azul os lotes com edificação espaçada e a verde as áreas de grandes equipamentos.

É facilmente identificável neste mapa o que foi mencionado anteriormente, relativamente aos dois tipos de distribuição de edifícios de habitação, e a partir daí esboçar conclusões. Como primeira hipótese, observando que os quarteirões a vermelho estão mais próximos do centro do Porto, e se se presumir que por isso são mais antigos, conclui-se que a preocupação de deixar espaço livre entre os edifícios, como se verifica nas zonas a azul foi algo que tardou a surgir.

Uma segunda hipótese, que não exclui a anterior, será que as características em análise serão proporcionais às classes económico-sociais. As zonas a azul são ainda na sua maioria casas unifamiliares com quintal próprio circundante, tipologia que se associa à classe burguesa, ao mesmo tempo que as casas mais antigas se mantiveram habitadas por famílias de classe média e média-baixa.<sup>15</sup> Isto contribuiu para que o formato das casas se mantivesse até o estabelecimento não só dos lotes enquanto propriedades distintas mas também até ao surgimento de legislação que previne transformações radicais em prol da proteção do património.

---

<sup>15</sup> FERNANDES, Paula Guilhermina de Carvalho – *A Cidade do Porto na 1ª Metade (...)*. p233

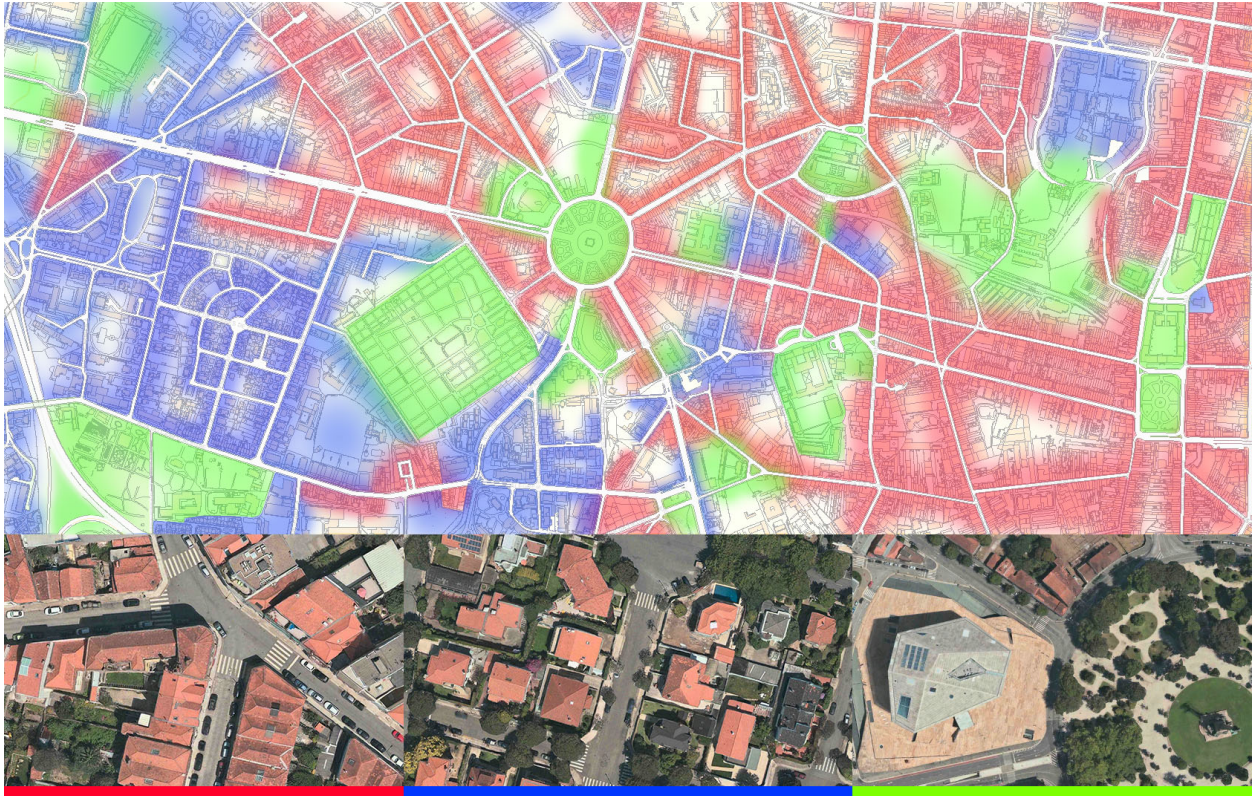


Fig. 4 – Identificação dos três tipos de morfologia a partir da via pública. Legenda: a vermelho os edifícios contínuos, a azul os edifícios espaçados e a verde os espaços de equipamentos públicos.



## **Conclusão da Análise**

A zona da Boavista, por muito ambíguos que sejam os seus limites espaciais, existe enquanto zona por excelência na cidade do Porto desde a segunda metade do século XIX. Antes disso seria apenas o nome dado a uma curta rua que partia da atual Praça da República em direção à periferia. O crescimento faseado a que esta foi sujeita uniu o Porto a Matosinhos e foi crucial para a existência dos bairros da metade ocidental da cidade, e para a sua expansão até ao Oceano Atlântico. O rio Douro, apesar de ser parte das razões originais para a fundação da cidade, não seria para sempre a linha orientadora da edificação dela. Na minha opinião, o prolongamento da Rua da Boavista marca o início de uma desconexão entre os portuenses e o rio, uma demonstração de que a cidade já tinha crescido o suficiente para se sustentar sem o seu apoio.

A Praça da Boavista agiu como um posto avançado, o epicentro da vaga de desenvolvimento para a urbanização inevitável da província rural. Foi equipada à partida com as ferramentas para lançar o desenvolvimento nos campos que a rodeavam, designadamente o amplo espaço público da praça, a Estação Ferroviária, a sede do serviço de transportes urbanos, um cemitério público e até a praça de touros de breve existência. Estes elementos fizeram da “Rotunda da Boavista” o rossio do que quase poderia ser uma nova cidade.



## Intenções

O espaço escolhido para intervenção encontra-se situado entre alguns dispositivos de mobilização de utentes, nomeadamente a Praça Mouzinho de Albuquerque, a Casa da Música e a Estação de Metro – Casa da Música. Este objeto tem potencial para complementar a experiência dos utentes, a função dos equipamentos e a facilidade de circulação, assim como a qualidade espacial da área em geral.

Um projeto urbano para este quarteirão não deverá portanto descurar a necessidade de articulação dos vários fluxos de trânsito pedonal. Deverá integrar o objeto na sua envolvente e equipa-lo com mais funções, ligações e espaços estáticos e confortáveis que sirvam a área como espaço de descanso e recreio.

Ao considerar a articulação de equipamentos, vias e espaços, torna-se evidente notar que o terreno em causa se encontra simultaneamente num círculo de interesse regional, (talvez até nacional), e num de interesse local. É regional o interesse pela Casa da Música e a distribuição rodoviária da “Rotunda”, assim como é local a abundância de edifícios de habitação. Estes círculos podem ser marcados a partir da Praça, respetivamente o regional, mais próximo, e o local, a partir da metade mais afastada da área de intervenção.

Pretende-se que a intervenção urbana acomode acima de tudo os seguintes elementos:

Um novo e claro **Acesso entre a Estação de Metro e a Praça Mouzinho de Albuquerque**, que agilize a circulação e permita a criação de novos espaços e equipamentos acessíveis ao público.

Um novo **espaço público de apoio** à Casa da Música, para que mais ações de rua possam ter lugar mantendo o espaço da sala de concertos livre.

Um novo **espaço público local** menos exposto para servir a população local. Mais espaço com capacidade para integrar **comércio e restauração**.

Espaço reservado ao desenvolvimento local (habitação), em quantidade proporcional ao espaço disponível.

Por fim, uma digna valorização do edifício da antiga **Estação de Caminhos de Ferro**, atualmente deixada ao abandono.



## **Processo**

Ao longo do presente capítulo, relativo à análise e decisão que decorreu na elaboração do projeto, serão abordados os vários tópicos anteriormente apresentados, tanto os problemas encontrados como necessidades locais, por ordem representativa do processo de desenvolvimento arquitetónico que culminou na proposta final.



Fig. 5 – A distribuição de espaços abertos disponíveis ao público na área em torno da Praça Mouzinho de Albuquerque, marcados num tom escuro de cinza. O objeto de estudo está marcado a branco.

A Praça Mouzinho de Albuquerque é um centro articulador na zona da cidade em que se encontra, e é também um dos poucos espaços abertos disponíveis ao público na mesma, junto com a praça que envolve a Casa da Música.

Estes dois espaços, no entanto, carecem de certas características que fazem de uma praça um local estático de repouso e recreio.

O jardim da Praça Mouzinho de Albuquerque está isolado pelas várias vias de trânsito em seu redor, e para além dos escassos dias em que alberga feiras, não tem qualquer equipamento que atraia os transeuntes.

O lote da Casa da Música, por outro lado, é tratado como um pedestal intocável para a sala de espetáculos de Rem Koolhaas. É certo que é utilizado, porém não permite uma estadia confortável para lá dos minutos necessários para observar o monumento.

O lote adjacente, objeto de estudo da presente tese, apresenta o potencial de colmatar estas falhas, providenciando espaço estático convidativo à estadia dos utentes da zona e ao estabelecimento de comércio e atividades pontuais.

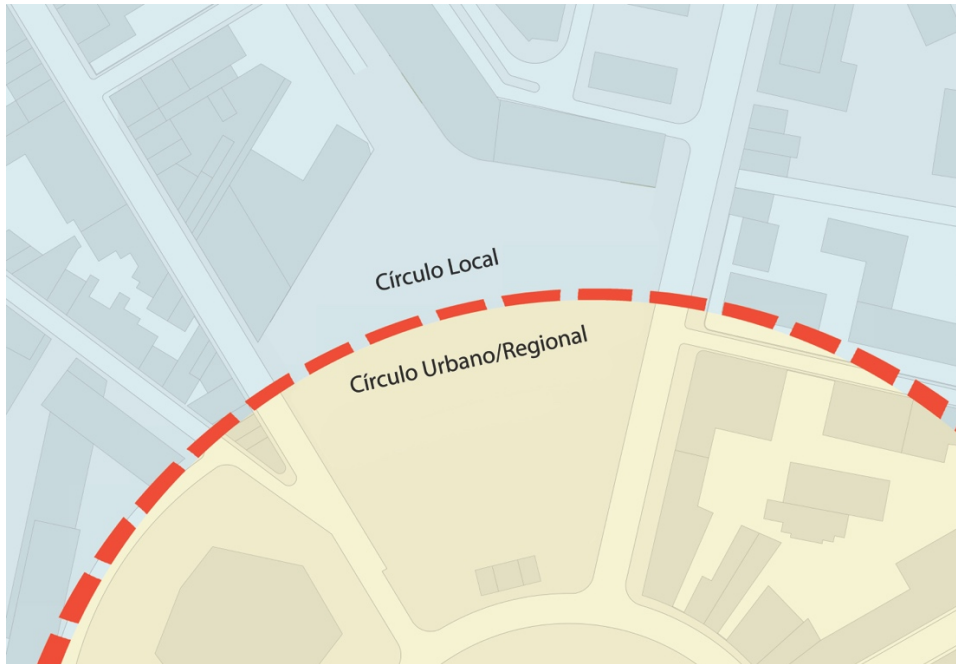


Fig. 6 – Esquema ilustrativo da sugerida distinção entre os círculos local e urbano ou regional.

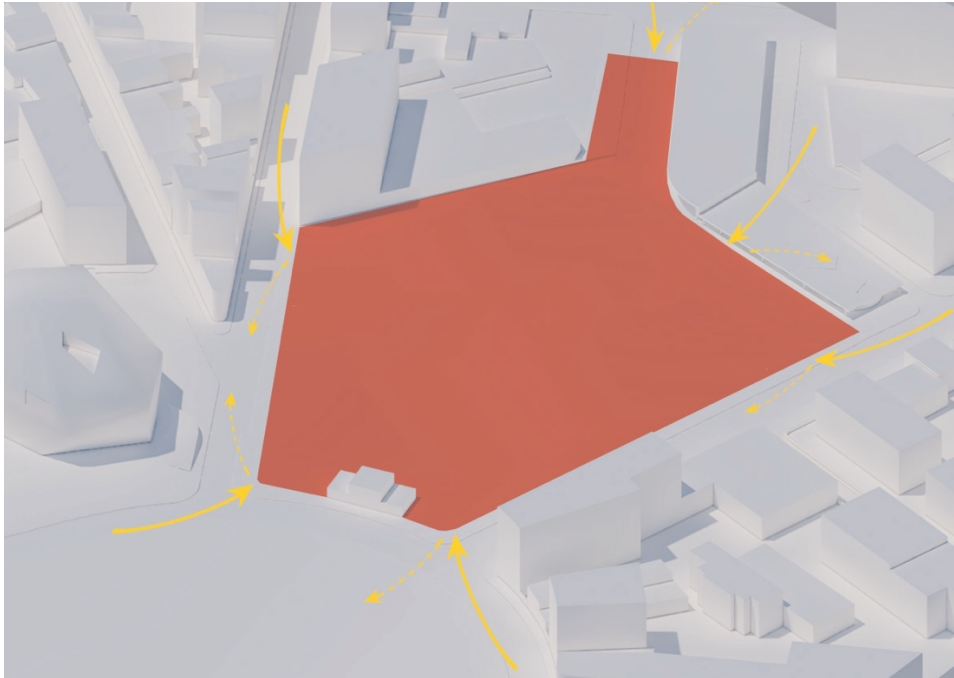


Fig. 7 – O lote como barreira.

O próprio lote supracitado, local da antiga Estação Ferroviária Porto – Boavista tem, como a Praça Mouzinho de Albuquerque, ainda que a uma escala menor, um caráter unificador.

Acontece que enquanto quer a metade mais próxima da Rotunda da Boavista partilha do caráter urbano de interesse regional da mesma, a metade mais afastada encontra-se numa zona dominada por edifícios habitacionais, frequentada em grande parte pelos moradores dos mesmos. Apesar disso inclui a estação do metropolitano que age como ligação entre o círculo mais urbano e o resto da cidade.

O terreno tem, portanto, a função de ponte entre estes dois mundos que são as imediações da Rotunda e a zona residencial da Boavista.

Apesar do potencial para ser uma mais-valia urbana e do próprio valor do terreno, este não só está ao abandono há cerca de quinze anos como durante esse período foi erguido a toda a sua volta um muro que o esconde dos utentes das ruas circundantes, formando uma enorme barreira e um não-lugar no seu interior, invisível aos turistas que têm de o contornar para alcançar a Casa da Música.

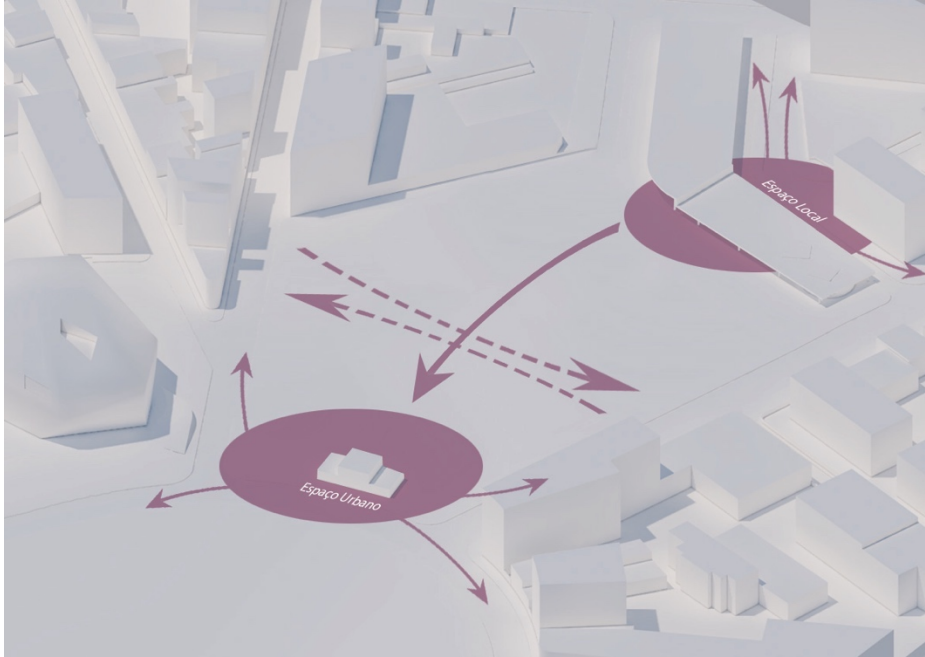


Fig. 8 – União de dois pontos de articulação.



Fig. 9 – Prolongamento concetual do espaço existente.

Sendo esta necessidade de contornar um espaço vazio de grandes dimensões um incómodo e um fator prejudicial à zona da Boavista, a solução para os problemas por ela colocados passaria inevitavelmente em primeiro lugar por assegurar um acesso direto entre o círculo local e o círculo regional. Por outras palavras, unir as duas estações.

Esta ligação teria valor tanto prático como simbólico, na união entre a contemporânea estação do metropolitano desenhada por Souto de Moura e a antiga Estação de Caminhos-de-Ferro do século XIX.

O espaço a ser idealizado poderia servir de complemento ou prolongamento do espaço da Casa da Música. Beneficiaria de replicar a sua abordagem à Praça Mouzinho de Albuquerque, afastando o edificado das vias de trânsito, trocando passeios por espaço amplo que permita à Rotunda “respirar”, contrariando o efeito claustrofóbico das restantes fachadas do círculo.



Fig. 10 – Esboço sobre fotografia da possibilidade de prolongamento do conceito do espaço da Casa da Música.

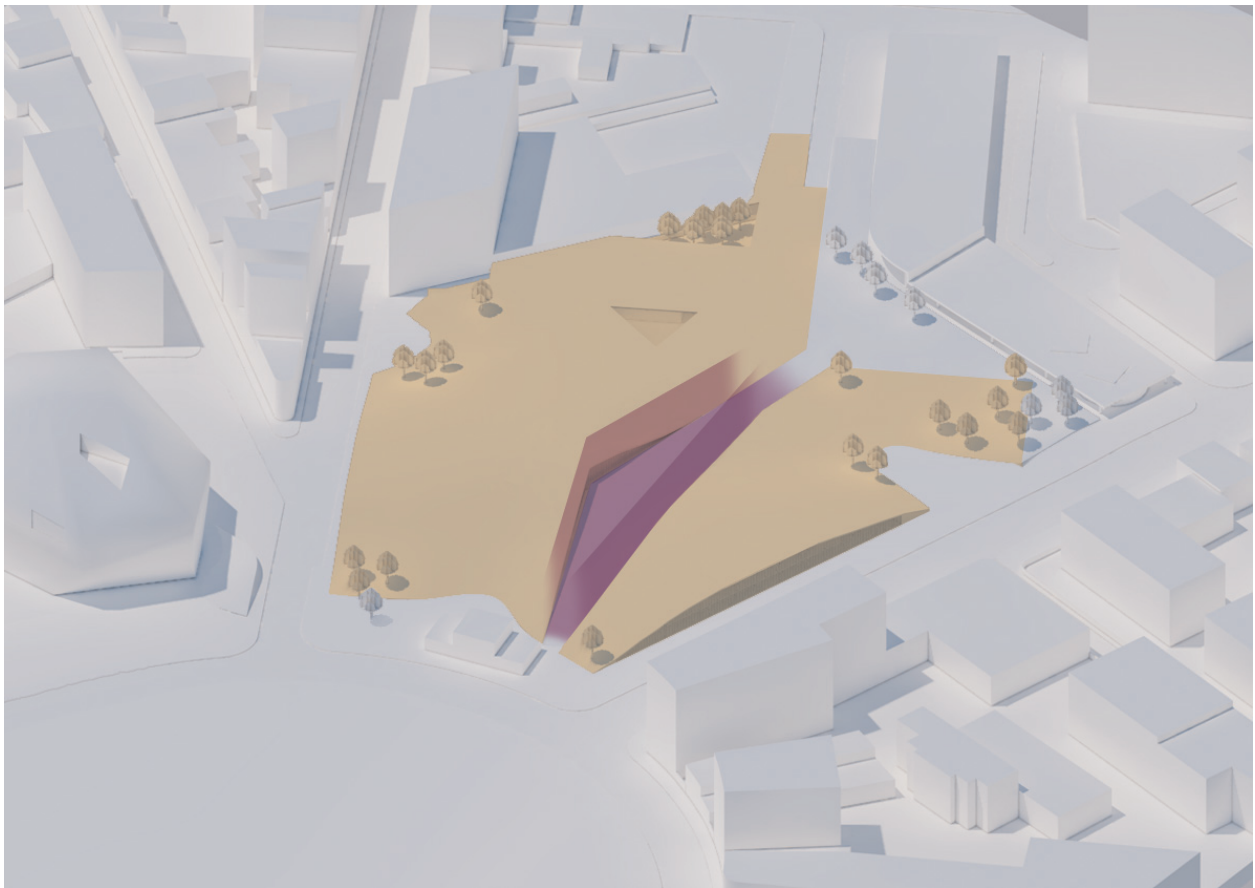


Fig. 11 – Execução da fenda que será a alameda de união entre os pontos de articulação urbana.



Uma forma de unir coerentemente os quarteirões da Casa da Música e da Estação poderia ser a decisão bastante visual ou até literal de mimetizar a forma e a textura do primeiro no segundo. Mais concretamente, a ondulação característica do espaço em torno da sala de concertos serve de base conceptual para a morfologia, enquanto que o seu revestimento em mármore travertino assegura um certo grau de continuidade tectónica.

A ideia (expressa na Figura 8) referente ao vantajoso eixo de ligação entre as estações impõe-se sobre o volume ondulado acima descrito na forma de uma grande fissura aberta na ondulação, representada na Figura 11.

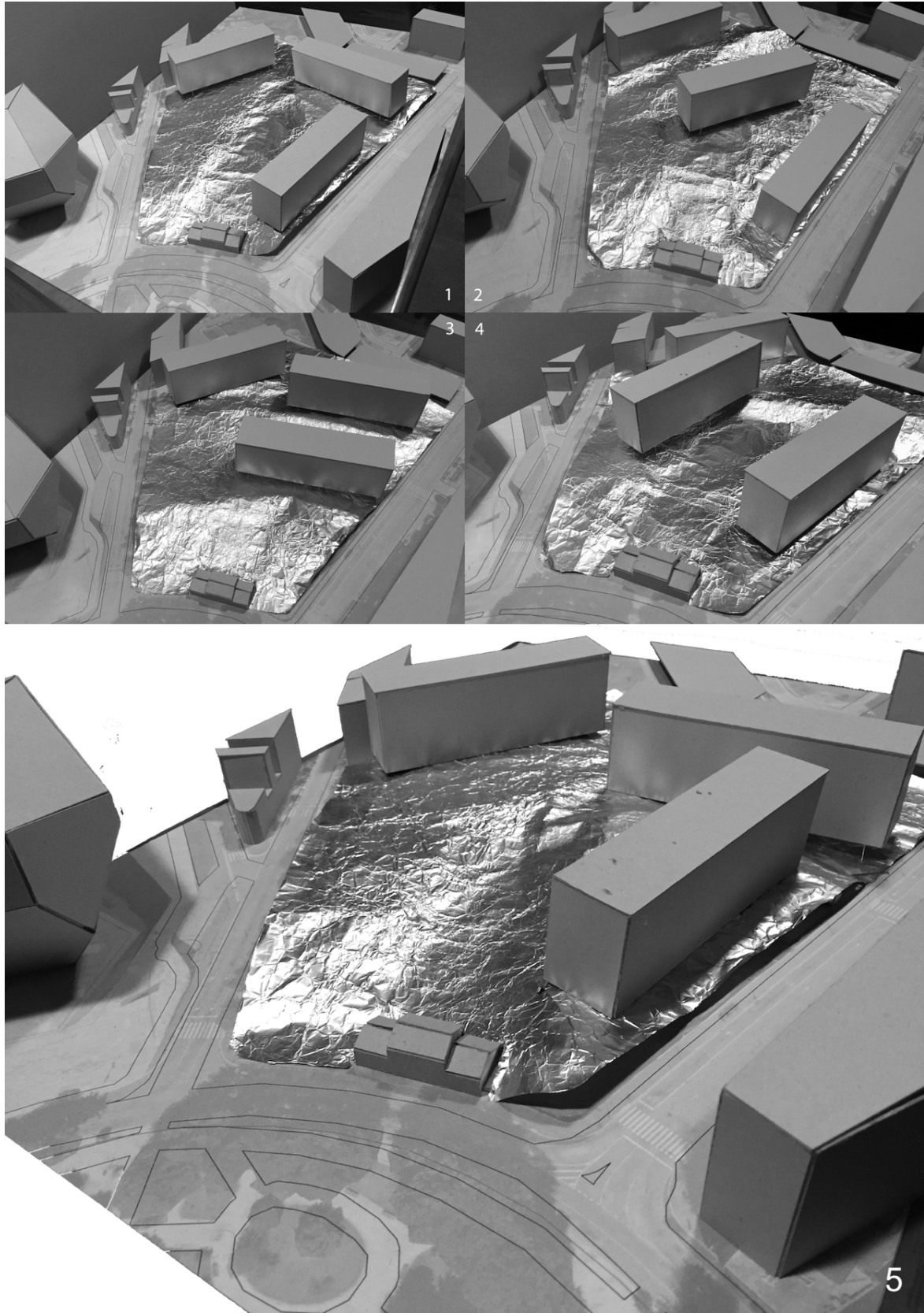


Fig. 12 – Fotografias a três quartos dos modelos dispostos na maquete.

De modo a decidir de que modo distribuir os volumes da supracitada ondulação do pavimento, foi elaborada uma maqueta do terreno em cartão e usou-se folha metálica para testar várias hipóteses. Registaram-se quatro modelos, e foram elaborados esboços de estudo de percurso para cada.

O modelo #5 é uma tentativa de conciliar os melhores conceitos reunidos até então com as vantagens de cada um dos quatro estudos anteriores.

A disposição dos grandes volumes de habitação é aproximada à do #1 mas a grande alameda central é desconstruída com a adição de uma “colina” transversal como no modelo #3.

No #5 as “ondulações” são responsáveis por formar frente de rua a quase toda a volta do quarteirão, dando às “fissuras” um papel essencial tanto na permeabilidade entre interior e exterior do perímetro, como entre os vários espaços que o preenchem.

Este modelo integra um espaço público de carácter local junto à Estação de Metro, e o posicionamento dos volumes de habitação assegura a circulação entre os outros espaços. Existe também um espaço amplo em frente ao edifício da Estação Ferroviária, aberto para a Praça Mouzinho de Albuquerque.

Acesso entre ambos os espaços é facilitado pelas fendas e túneis que atravessam as ondas de mármore travertino.

[Totalidade dos estudos incluída nos Anexos]

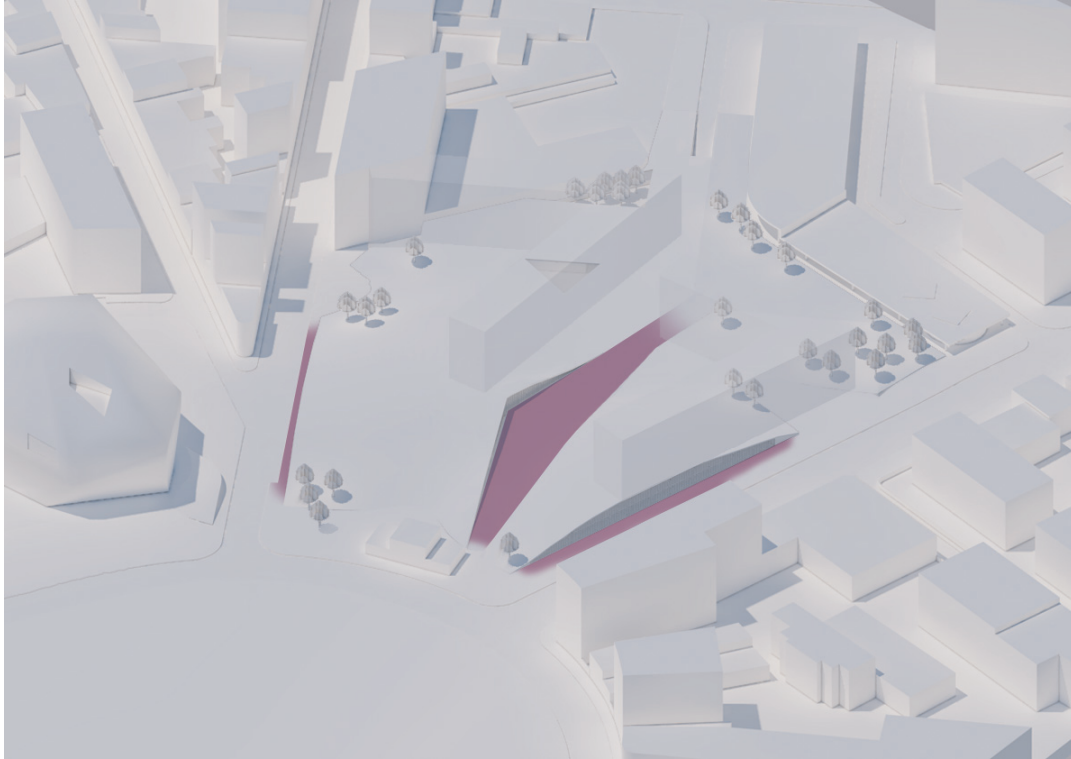


Fig. 13 – Marcação das frentes de loja no volume.

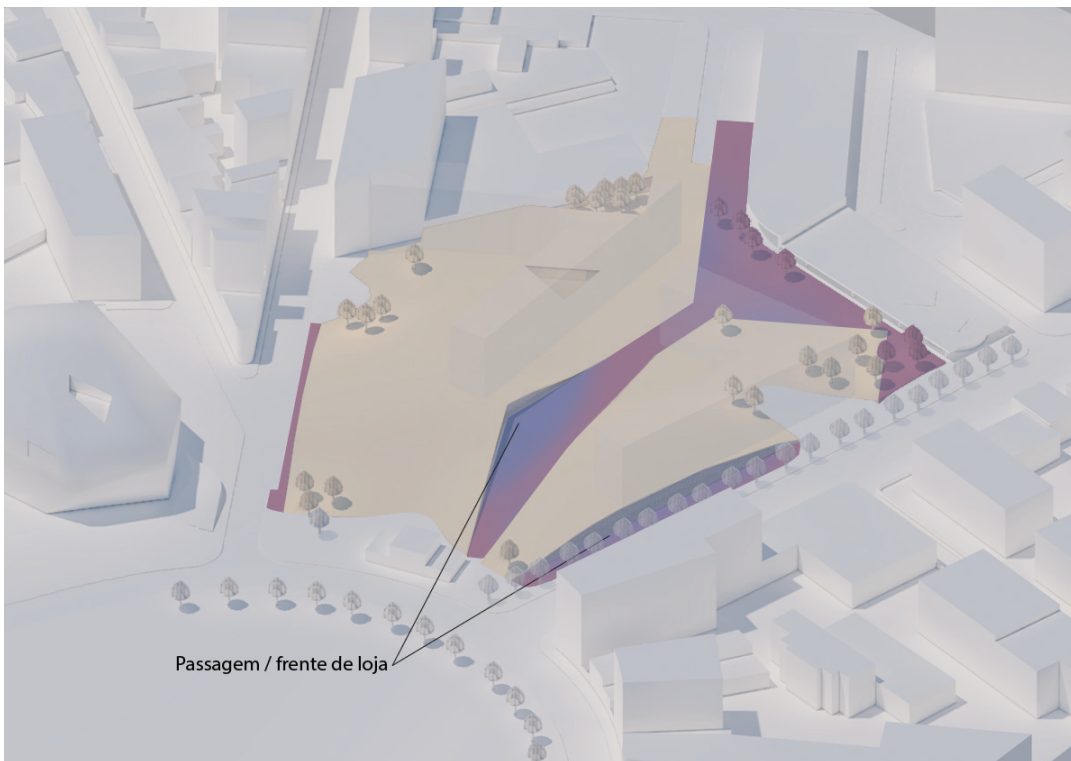


Fig. 14– Marcação (a azul) das zonas mais estáticas nos percursos que atravessam a zona comercial.

A fenda abre a possibilidade para a existência de estabelecimentos comerciais semelhantes aos tradicionais, ao longo do novo acesso, atribuindo à forma mais função e fatores de interesse.

A Rua Cinco de Outubro e a Avenida de França, adjacentes ao volume, agem também como cortes criadores de frentes de loja onde antes havia apenas um muro cego.

Junto a alguns acessos ao interior comercial da intervenção, existem alguns espaços de cariz mais estático (assinalados na figura 14 a azul), por alargamento de partes dos percursos. Isto permite a transpiração entre os espaços interiores e a via pública exterior.

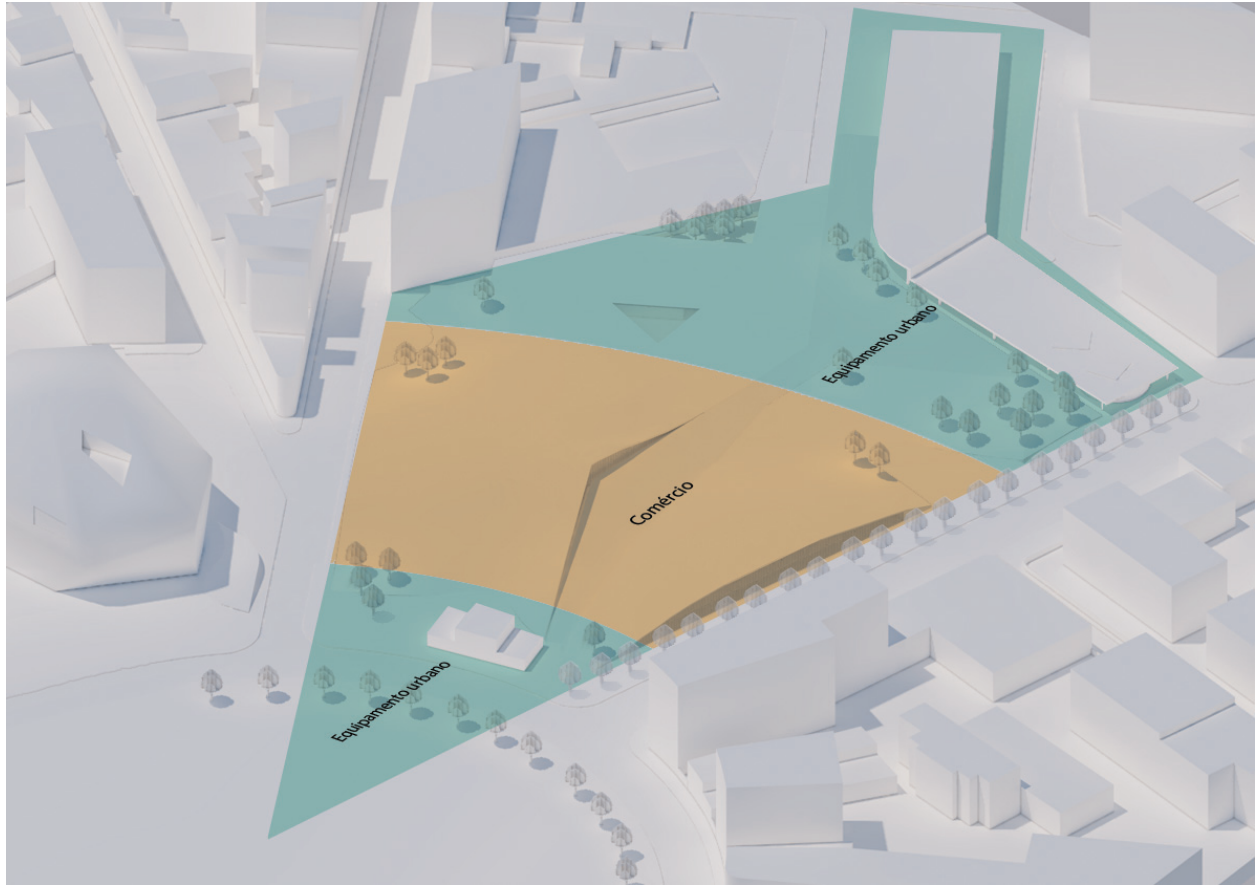


Fig. 15 – Relação entre o tipo de programa e o eixo de ligação entre as Estações..

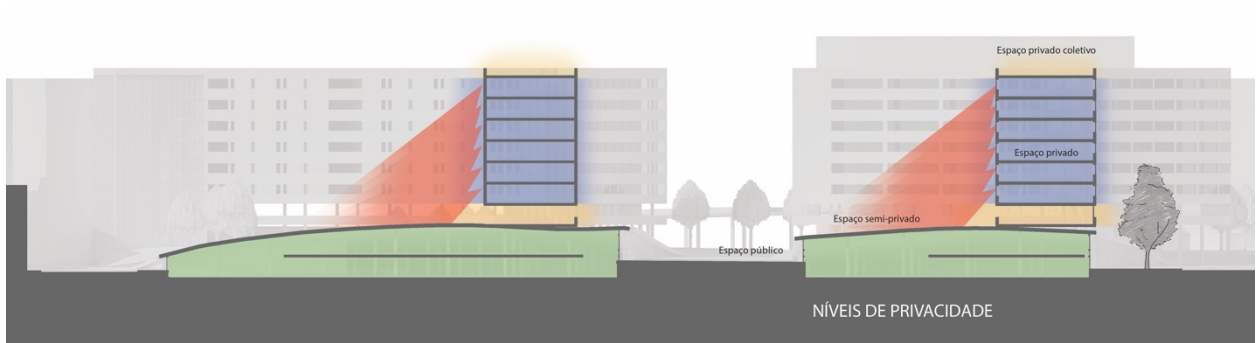


Fig. 16 – Níveis de privacidade e clarificação da proximidade.

A intenção de unir o Metro do Porto à Praça Mouzinho de Albuquerque, e simultaneamente o círculo local ao regional, manifesta-se programaticamente. As extremidades do eixo dispersam-se em equipamentos urbanos – espaço público e acesso a transportes, por exemplo. O segmento intermédio do eixo, dinâmico e de passagem, engloba o comércio.

Sobre a estrutura térrea já descrita, seriam colocados blocos dedicados à habitação, como convém dada a faceta local da multiplicidade urbana do quarteirão

Ao analisar verticalmente a proposta, (em seção) é notável uma tripartição no que toca aos níveis de privacidade e exposição dos utentes dos vários espaços. Obviamente que os blocos de apartamentos compõem a parte mais privada, assim como o rés-do-chão a parte mais exposta, devido à sua ligação com a via pública. Há no entanto um nível intermédio semi-privado, onde as ondas de pedra tocam os volumes suspensos. Aqui o espaço exterior está menos exposto à via pública e o primeiro piso dos blocos alberga equipamentos adequados que sirvam a população local, como uma biblioteca ou um jardim de infância. (ver planta “Piso 2”).



Fig. 17 – Tipos de programa em relação aos níveis de privacidade.

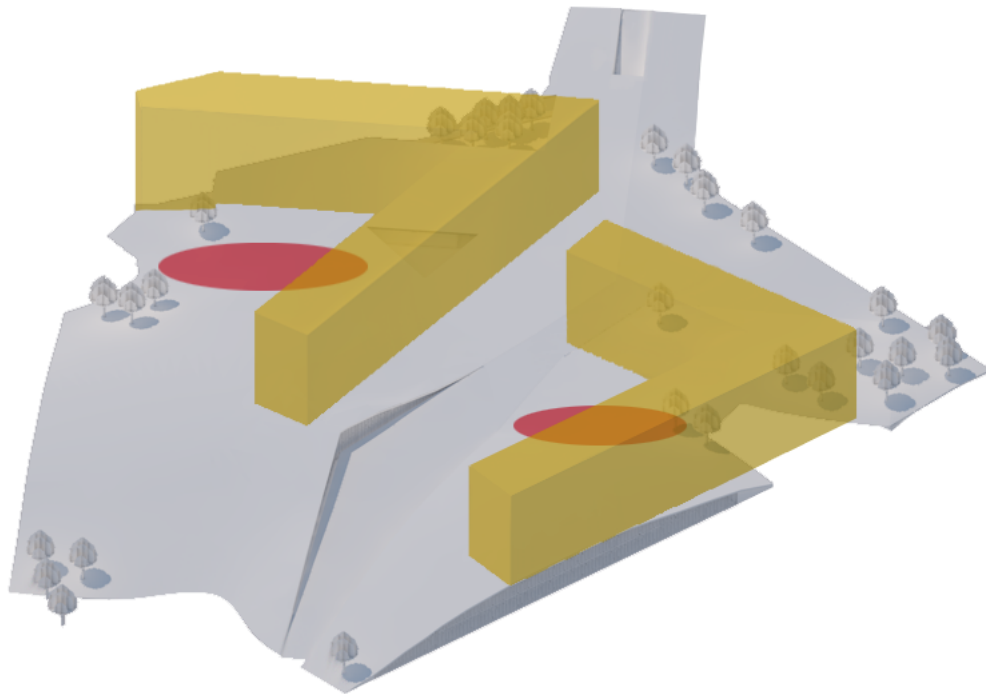


Fig. 18 – Salas super-locais.



O espaço semi-privado na cobertura dos espaços comerciais está também visualmente próximo dos apartamentos, dando aos moradores uma sensação de prolongamento exterior do seu domínio.

A forma escolhida para os blocos habitacionais tem dois objetivos principais distintos. Um deles é a mera afirmação da direção que deverá tomar quem sair da Estação de Metro, tentando coagir visualmente a tomar a alameda da fenda central em vez das ruas laterais.

O outro objetivo é o da criação de “salas urbanas”. Por exemplo, a praça junto à Estação de Metro é contida pelo edifício e assim separada da abertura da Rotunda, criando como que um átrio de entrada. Por outro lado, a forma em V cria dois espaços íntimos de cariz “super-local”, contribuindo para o conforto do nível semi-privado. Isto contribui para criar um contraste contra, por exemplo, o espaço em torno da Casa da Música, totalmente exposto.

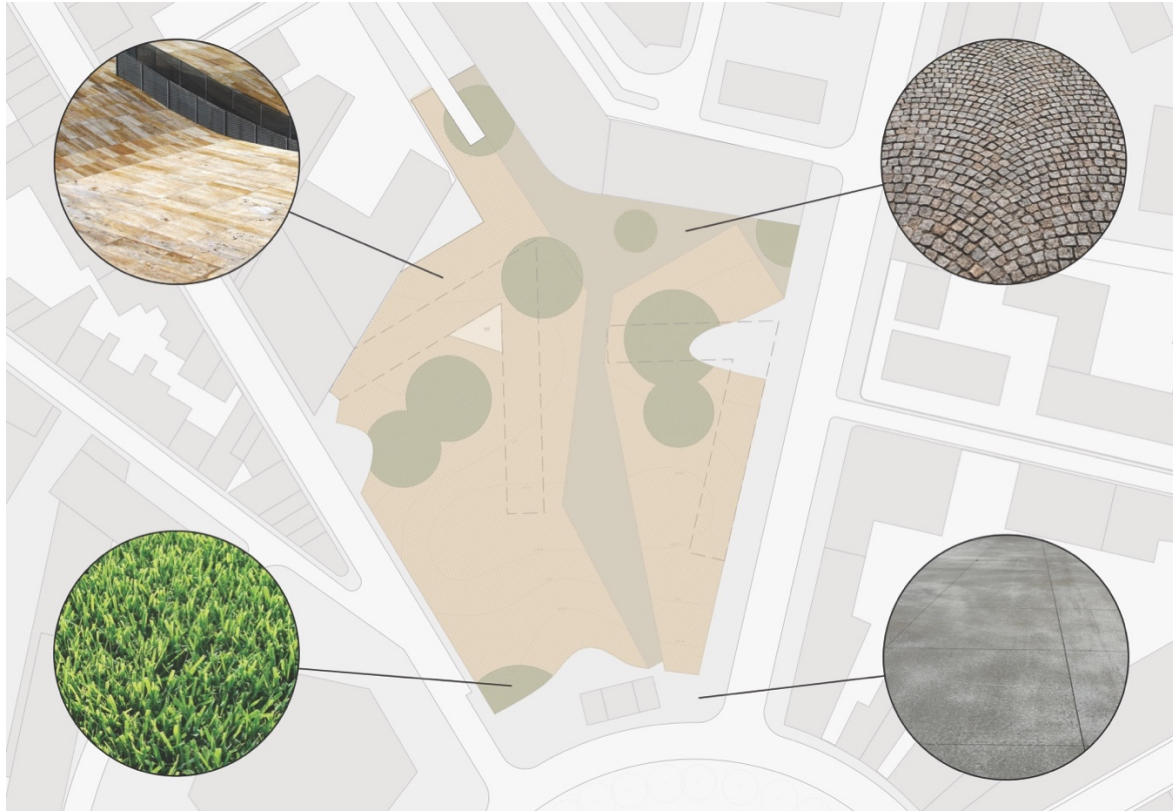


Fig. 19 – Planta com diferentes texturas ou pavimentos evidenciados.

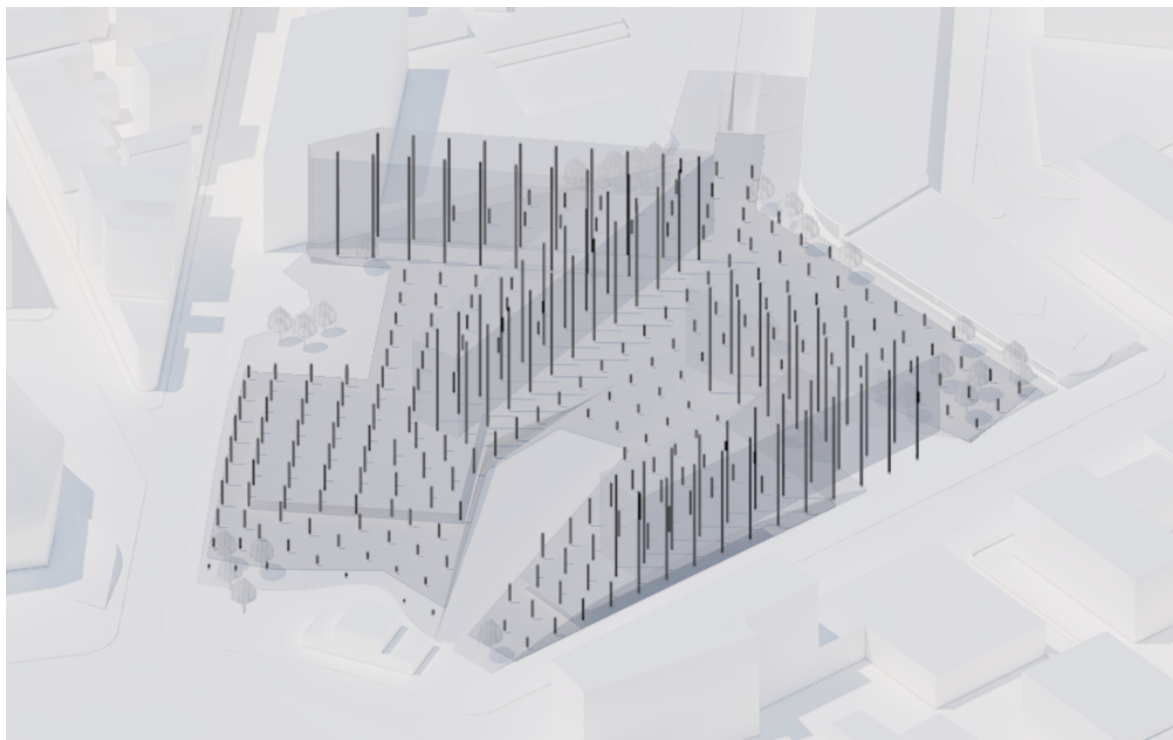


Fig. 20 – Esquema axonométrico do sistema estrutural do volume.

A divisão dos diferentes tipos de espaço presentes na intervenção proposta é acentuada e evidenciada pelos tipos de textura ou pavimento.

O eixo e respetiva fissura que atravessa o lote ao centro é revestido de microcubo de granito, aludindo à ideia de estrada, enquanto que o mármore é deixado para as ondulações que cobrem os pisos inferiores do edifício, referindo a Casa da Música em morfologia e textura mas também no caráter estático e recreativo. O pavimento dos passeios em torno do projeto é em betão simples, para não quebrar a ligação com os restantes passeios e ruas à volta. Manchas de relvado e vegetação encontram-se espalhadas pelo terreno, de modo a dar abrigo a quem desejar um espaço de estar menos exposto e árido, contribuindo para a sensação de conforto do espaço.

Apesar da forma irregular do volume térreo da intervenção proposta, a coesão estrutural será assegurada por uma grelha de pilares regular e de fácil construção e adaptação, exposta na axonometria da Figura 20.

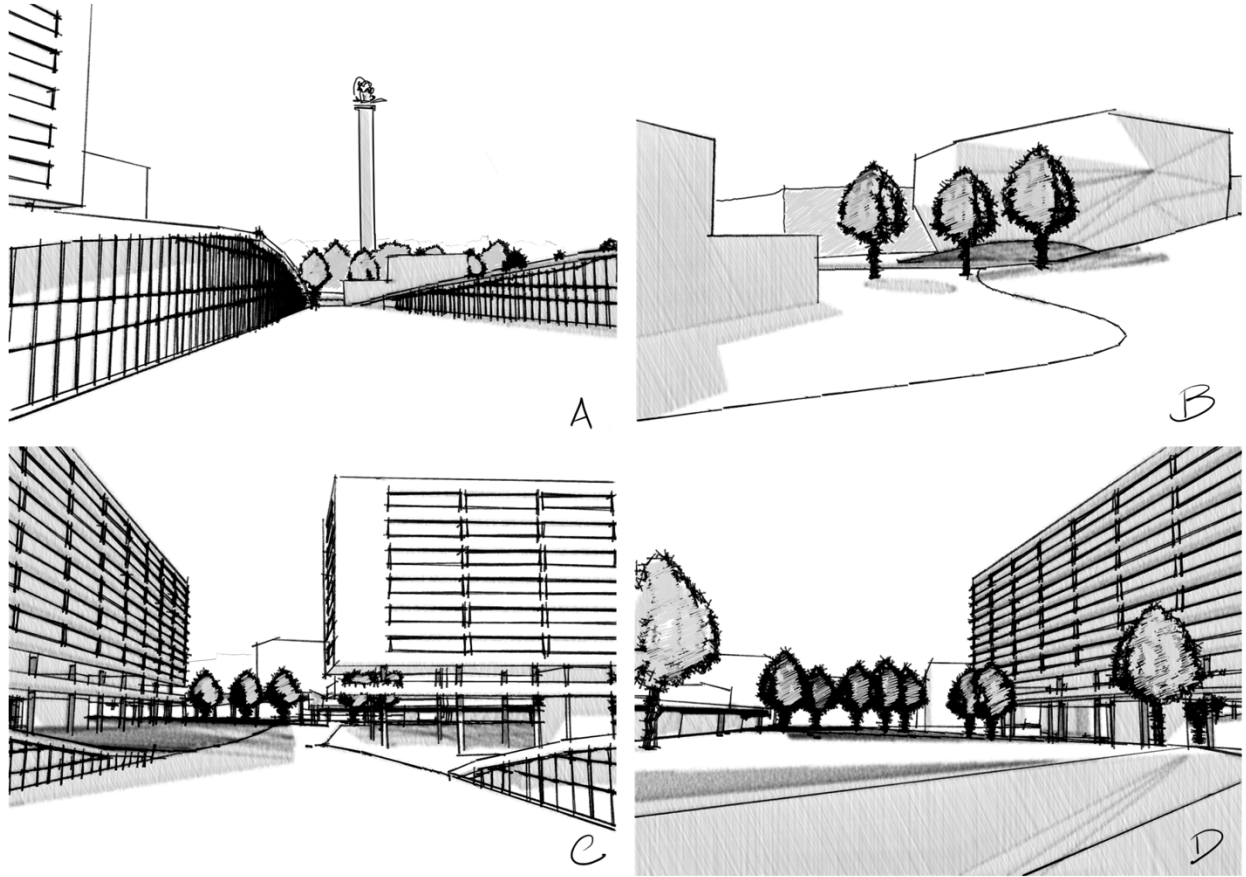


Fig. 21 – Quatro exemplos de relações visuais do ponto de vista de um utente do espaço.

Na Figura 21 pretende-se transmitir as principais relações visuais entre os espaços e percursos do terreno do projeto e a sua envolvente. Os pontos de vista destes desenhos estão marcados na Figura 22.

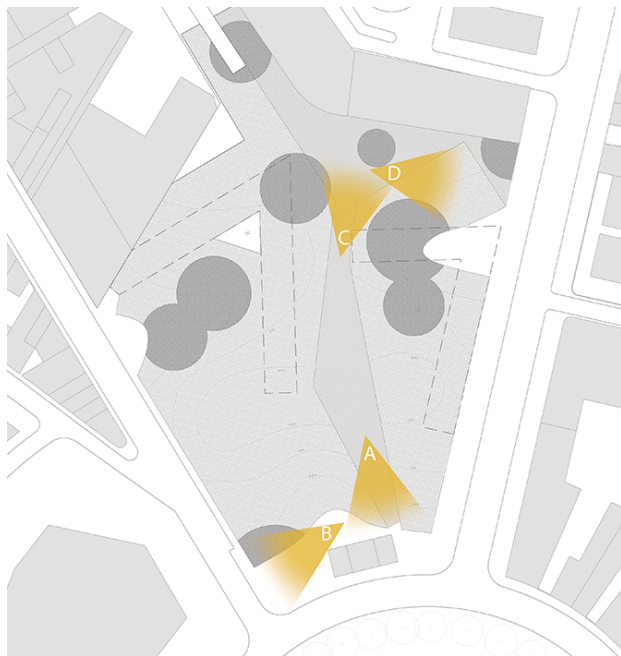
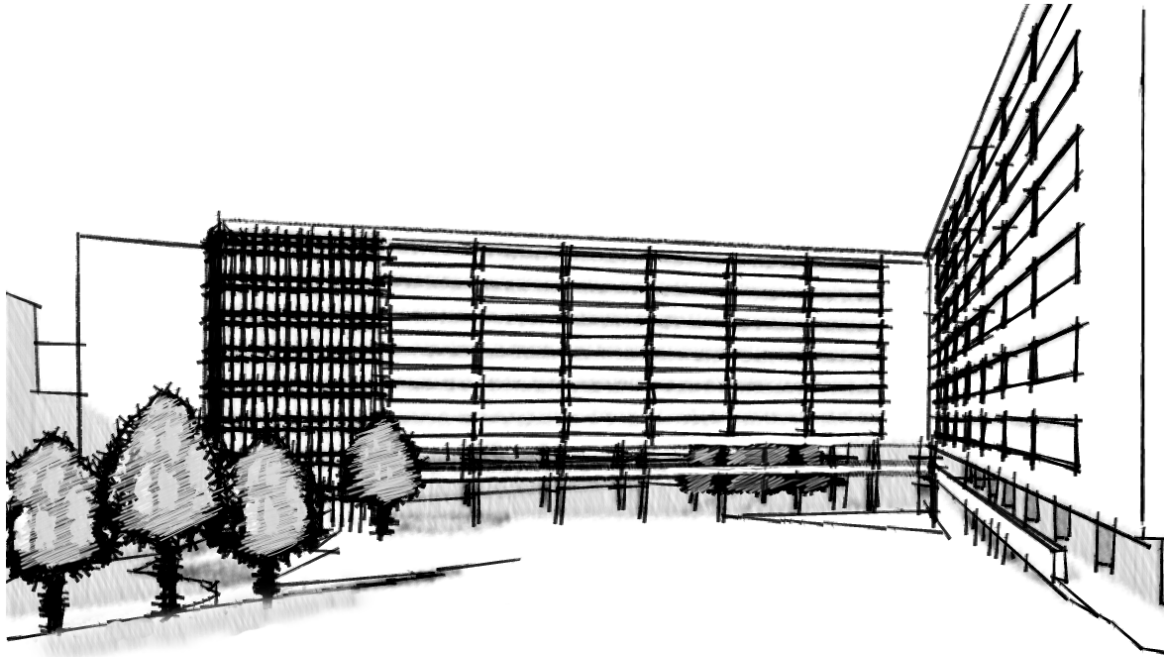
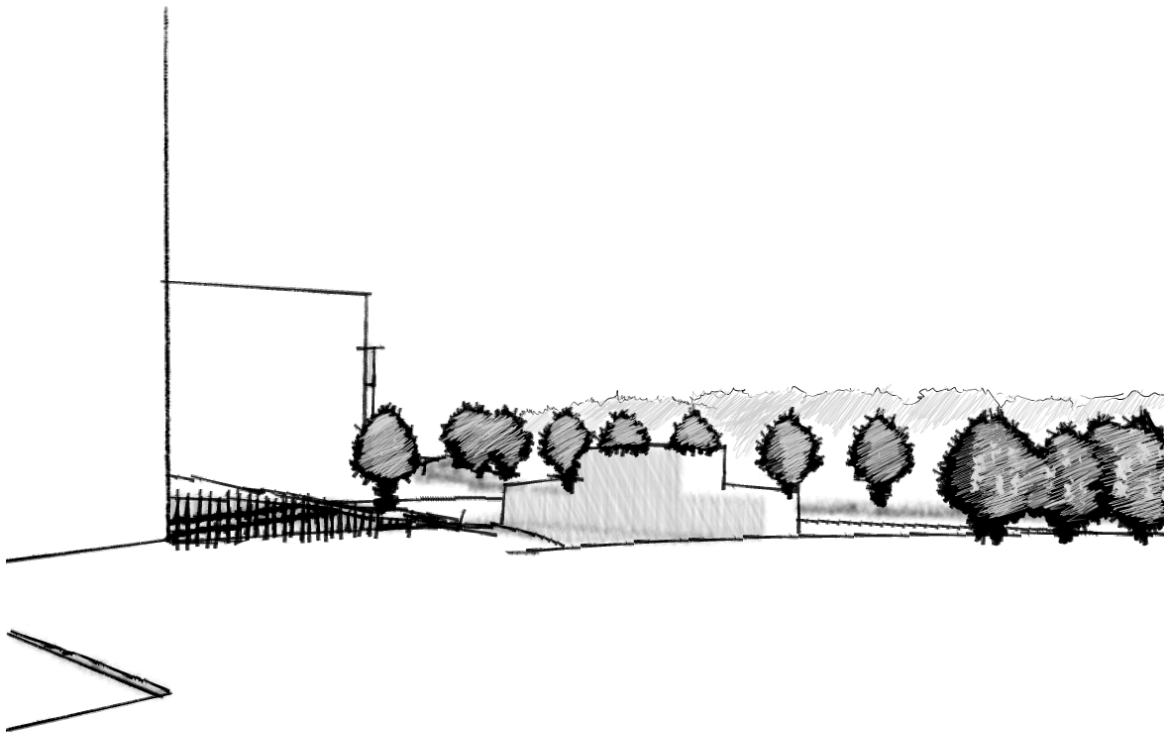


Fig. 22 – Marcação da localização do observador para cada ponto de vista expresso na Fig. 21.



A



B

Fig. 23 – Dois pontos de vista opostos de um observador posicionado no cume do volume térreo.

Nos esboços da Figura 23 apresenta-se a diferença do campo visual entre o lado local e o lado regional ou urbano do volume a partir do ponto de vista de um observador situado no cume da ondulação em pedra, este que age como fronteira entre os dois círculos recorrentemente mencionados. Note-se a sensação de abertura do lado da Praça Mouzinho de Albuquerque contrastando com a de resguardo junto aos blocos habitacionais, nos pontos marcados na Figura 24.

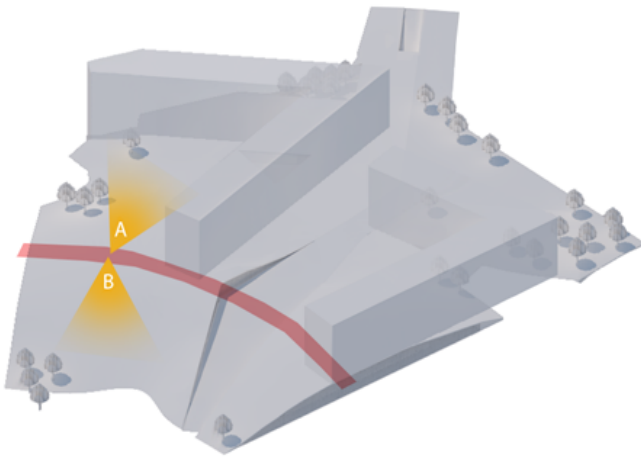


Fig. 24 – Marcação do ponto de vista de cada perspetiva da Fig. 23 e relação com o cume do volume térreo.



Fig. 25 – Primeira simulação do projeto finalizado – Foco na Avenida de França.



## Descrição da proposta

O projeto exposto na presente dissertação é uma proposta de solução possível para os problemas identificados na área em estudo. Segue-se uma descrição focada nos principais elementos formais do projeto.

### **Ondulação**

O amplo edifício ao nível térreo maioritariamente revestido de pavimento de pedra à semelhança do espaço em torno da Casa da Música forma, também à semelhança com o quarteirão adjacente, um grande volume ondulado. Isto, para além de estabelecer uma relação visual com a praça em torno da Casa da Música, assegura um sistema diversificado de espaços tanto estáticos como dinâmicos e acessos mais diretos entre vários pontos de interesse. Nos trajetos pedonais estarão presentes espaços interiores para programa tendencialmente comercial pouco intrusivos, mas facilmente visíveis e acessíveis.

### **Fissura**

Perto do centro do terreno existe um “rasgo” no volume ondulante. Este gesto tem a função técnica de criar mais fachadas para o espaço interior do edifício, providenciando luz natural e ventilação, para além da função mais formal de criar uma ligação direta entre a estação de metro e o centro da Rotunda da Boavista. Trata-se de uma rua pedonal visualmente separada das ruas circundantes com espaço de ambos os lados para as entradas de vários estabelecimentos comerciais.

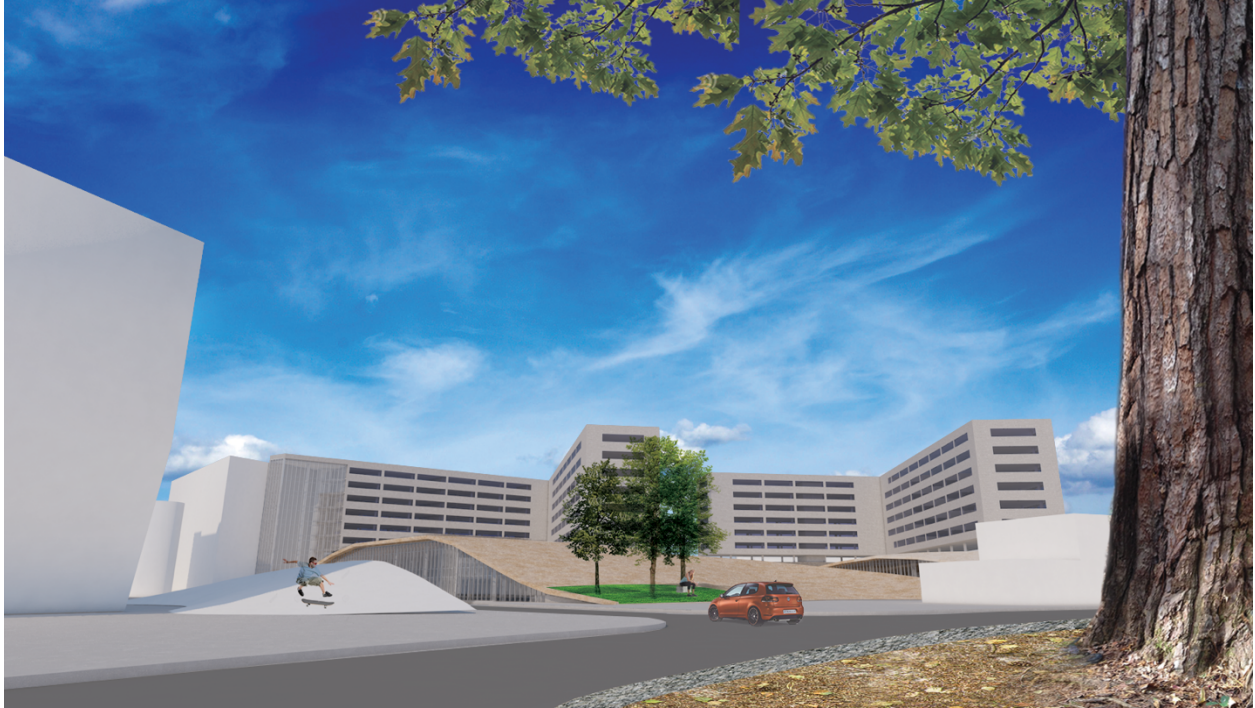


Fig. 26 – Segunda simulação do projeto finalizado – Foco na Rua Cinco de Outubro.

## **Praças**

### **Estação**

O espaço público de maior destaque é a zona em torno do edifício da antiga Estação Ferroviária, passível de ser utilizada como anfiteatro exterior. A pequena rua comercial rasgada no centro do projeto desemboca lá de forma tangente, de modo a que o pedestre que por lá chegue não se sinta demasiado exposto ou numa posição de destaque. A atividade no pseudo-auditório é portanto resguardada do fluxo do rasgo. A antiga Estação Ferroviária torna-se com esta forma uma peça central, contrariando os passados anos de negligência.

### **Jardim-átrio**

Outro espaço público a notar é a praça ajardinada que serve de apoio à estação de metro Casa da Música, protegida por um dos blocos de apartamentos. Constitui um parque urbano que serve de zona tranquila de transição entre a atribulada cobertura da estação do metropolitano e os espaços dinâmicos e expostos da intervenção mais próximos da Praça Mouzinho de Albuquerque.



Fig. 27 – Representação axonométrica da totalidade da intervenção.

## **Blocos**

Sobre o volume térreo situam-se dois blocos destinados à habitação. O piso mais baixo funde-se com os pontos mais altos da ondulação de pedra, possibilitando espaços comuns de vários graus de privacidade e permitindo a existência de equipamentos úteis aos moradores que não requerem a exposição pública dos espaços comerciais por baixo. A cobertura é outro espaço comum, mas este de acesso apenas aos moradores dos apartamentos. Entre ambos existem seis pisos de apartamentos.

A forma angular destas massas enriquece o espaço coletivo com vários espaços mais ou menos abrigados, e as direções dos braços contribuem para o dinamismo dos percursos inferiores e circundantes, contrariando ou acentuando as suas direções. O facto de que grande parte destes volumes está suspensa por pilares acrescenta divisões empíricas no espaço público.



## Desenhos Técnicos

Os desenhos técnicos finais do projeto consistem em sete painéis de formato A2 que são parte integrante da presente Dissertação de Mestrado.

Os painéis incluem os seguintes desenhos:

Uma **Planta Geral de Arranjos Exteriores** à escala 1:500;

Quatro **Plantas de Usos** a representar os pisos interiores à escala 1:500

Dois **Perfis** representando alçados laterais à escala 1:500

Dois **Perfis** representando espaços interiores à escala 1:500

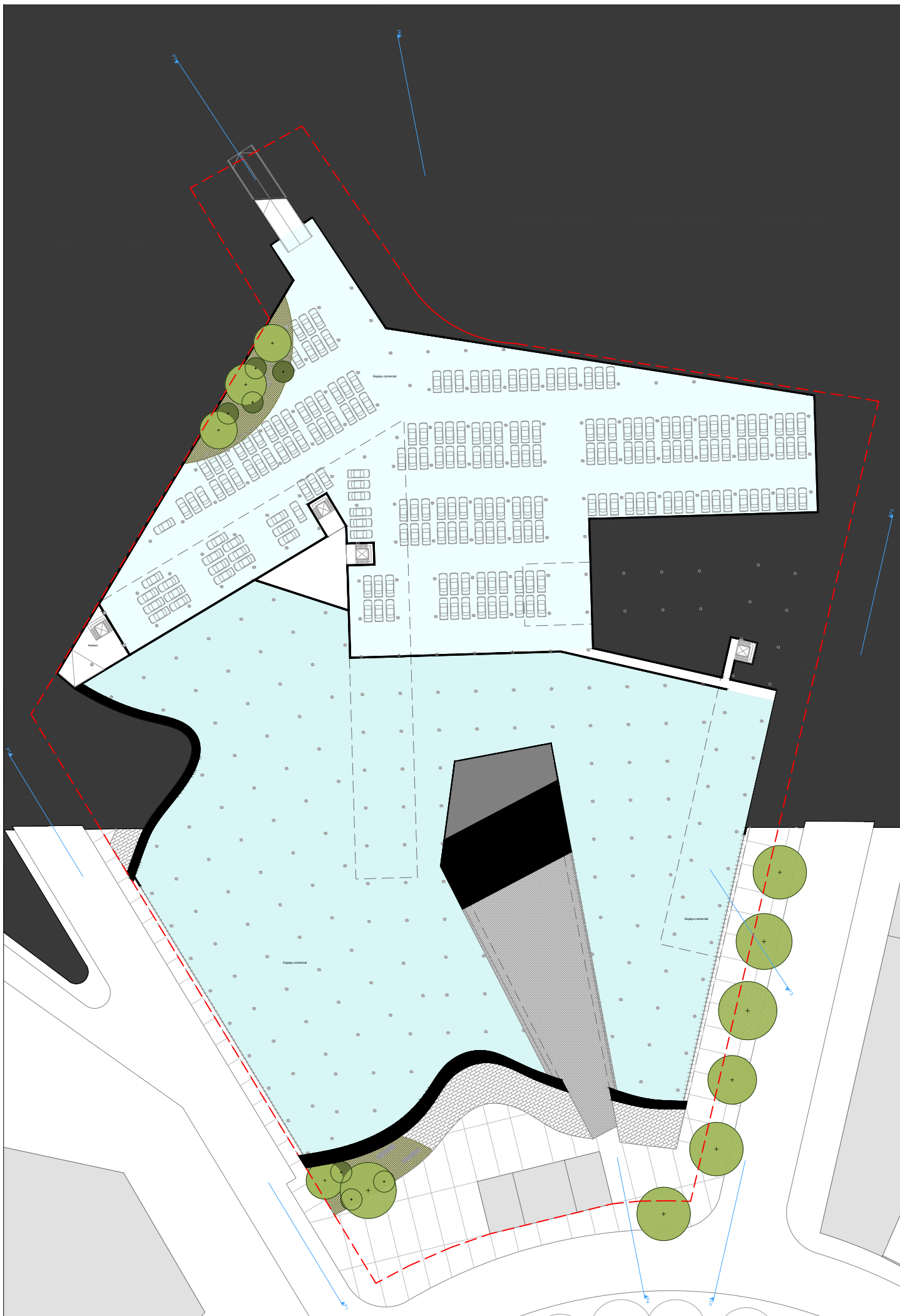
Note-se: as páginas seguintes apresentam versões reduzidas (50%) destes mesmos painéis para conveniência de leitura.











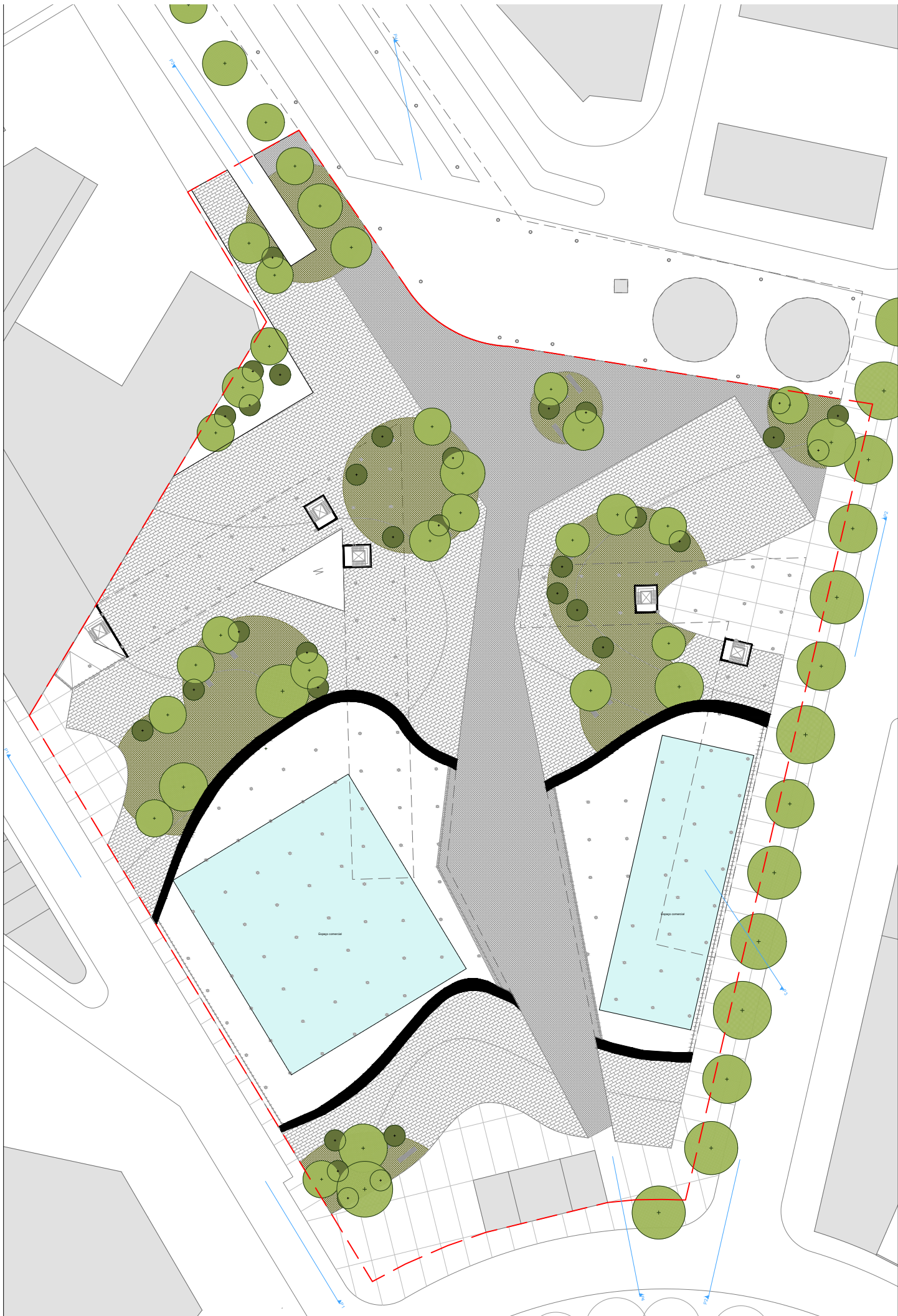
Entrelinhas (Projeto de Mestrado)  
Bruno M. Campos Pereira

Planta: Piso 0 (Comércio e estacionamento)  
Escala 1:500  
Maio 2018

- Pavimento em mármore travertino
- Pavimento em microcubo de granito
- Relvado









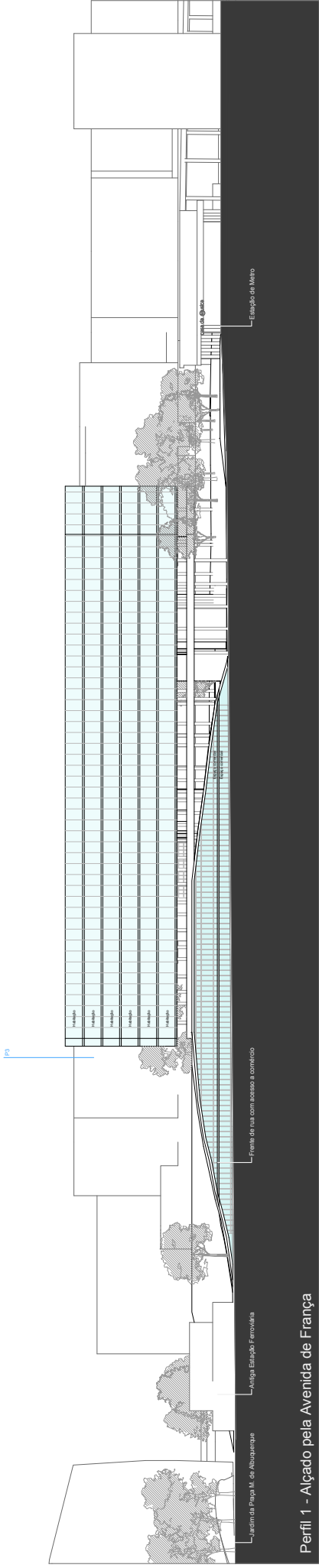




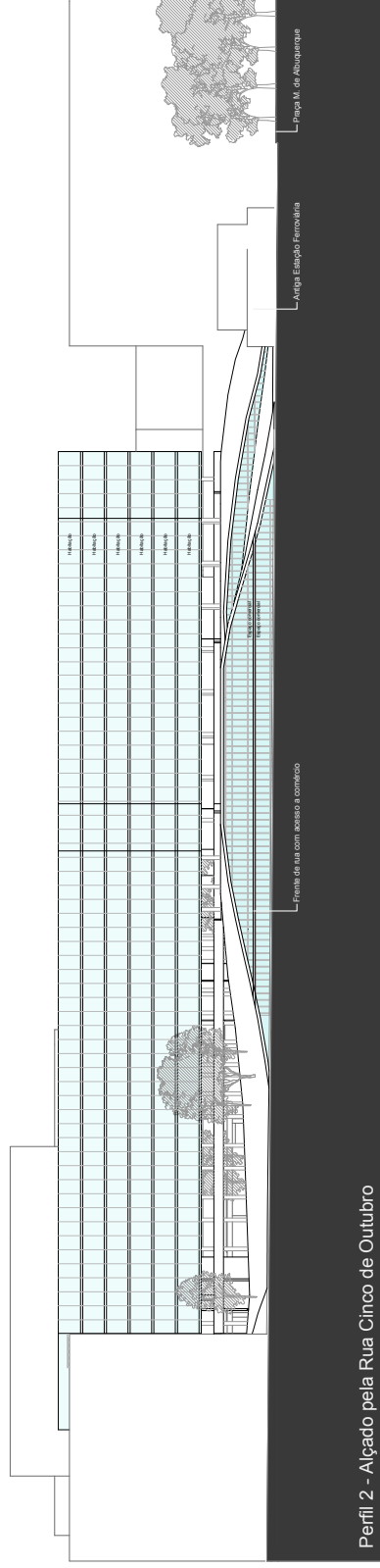






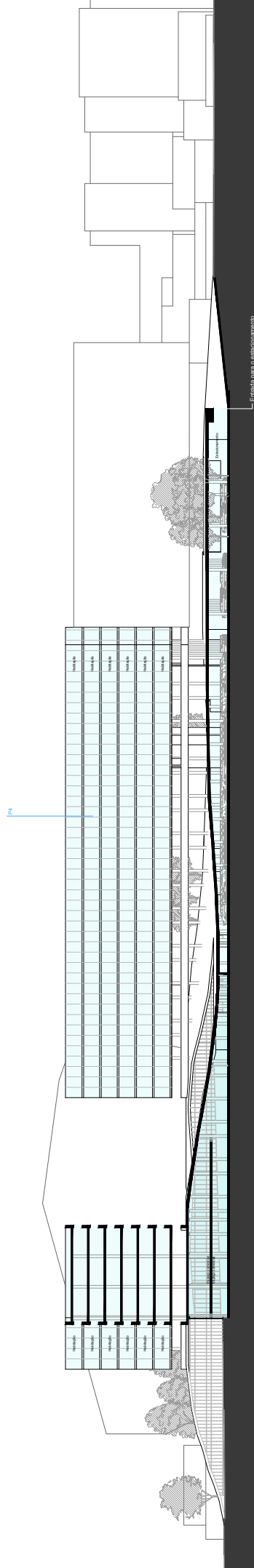


Perfil 1 - Alçado pela Avenida de França

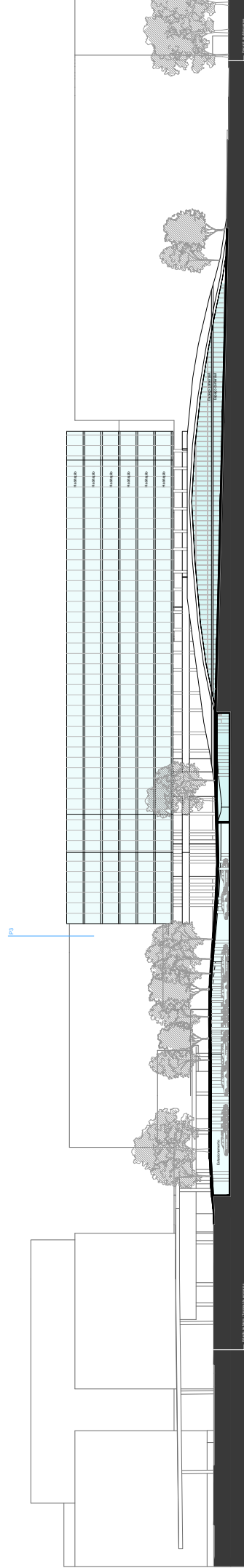


Perfil 2 - Alçado pela Rua Cinco de Outubro





Perfil 3 - Seção pelo acesso ao estacionamento



Perfil 4 - Seção pela alameda central



## Bibliografia

### Documentos visuais

- BALCK, George – *Planta redonda*. Arquivo Histórico. Porto, 1813
- CLARKE, W.B. (desenho), HENSHALL, J. (gravura) – *Oporto (Porto)*. Society for the Diffusion of Useful Knowledge. Londres: Baldwin & Cradock, 1833
- TELES FERREIRA, Augusto Gerardo – *Carta topográfica da cidade do Porto*. Arquivo Histórico. Porto, 1892. nº 174; 175; 176; 177; 178; 191; 192; 193; 194; 195; 209; 210; 211; 212; 213
- Fotografia aérea da cidade do Porto*. Arquivo Histórico. Porto, 1939-1940. nº 237; 239; 261; 265; 267; 289
- Fotoplano da cidade do Porto*. Arquivo Histórico. Porto, 1958. nº 10FD
- JORGE, Filipe (Fotografia), MONTEIRO, Ana, MENESES, António (Texto) – *O Porto Visto do Céu*. Lisboa: Argumentum, 2000. ISBN 9728479077
- Câmara Municipal do Porto – Portal de Informação Geográfica. In: <http://mipweb.cm-porto.pt>
- FLOWER, Frederick William (Fotografia) – *Quinta do Bom Sucesso (casa, capela e fonte)*, c.1849-59 In: <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/> (consultado 8 janeiro 2017)
- ROCCHINI, Francesco (Fotografia), REIS, Francisco Cardoso dos; GOMES, Rosa Maria; GOMES, Gilberto et al. – *Os Caminhos de Ferro Portugueses 1856-2006*. [s.l.]: CP-Comboios de Portugal e Público-Comunicação Social S. A., 2006. p238. ISBN 989-619-078-X

## **Documentos escritos**

- FERNANDES, Paula Guilhermina de Carvalho – A Cidade do Porto na 1ª Metade do século XIX: População e Urbanismo, *População e Sociedade*. Porto: CEPESE. ISSN 0873/1861. n.º2 (1996) p229-245
- MATOS, Lúcia Almeida – *O Monumento da Boavista*. Porto: Edições Afrontamento, 2012. ISBN 9789723612592
- COUTO, Júlio – *Monografia de Massarelos*. Porto: Lello & Irmão, 1993.
- FERNANDES, Fátima – *Guia da Arquitectura Moderna do Porto 1925-2002*. Lisboa: Edições ASA, 2003. ISBN 9789724131757
- TELES FERREIRA, Augusto Gerardo – Uma cartografia exemplar: O Porto em 1892: exposição comemorativa do 1o. centenário da carta topográfica de A.G. Teles Ferreira. Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1992. ISBN 9726050308
- OLIVEIRA RAMOS, Luís António de – *História do Porto*. Porto: Porto Editora, 1994. ISBN 9789720062765
- Gazeta dos Caminhos de Ferro. N.º 1082. (16 Janeiro 1933). Hemeroteca Municipal de Lisboa: L.M. Costa, 1899-1971
- Gazeta dos Caminhos de Ferro. N.º 1083. (1 Fevereiro 1933). Hemeroteca Municipal de Lisboa: L.M. Costa, 1899-1971
- Gazeta dos Caminhos de Ferro. N.º 1226. (16 Janeiro 1939). Hemeroteca Municipal de Lisboa: L.M. Costa, 1899-1971
- Gazeta dos Caminhos de Ferro. N.º 1249. (1 Janeiro 1940). Hemeroteca Municipal de Lisboa: L.M. Costa, 1899-1971
- Gazeta dos Caminhos de Ferro. N.º 1652. (16 Outubro 1956). Hemeroteca Municipal de Lisboa: L.M. Costa, 1899-1971
- SILVA, Germano – A Capela e Quinta do Bom Sucesso. *Jornal de Notícias*. Porto, 1997
- FERREIRA, Nuno, ROCHA, Manuel – Etapas de consolidação da paisagem urbana do Porto contemporâneo: da programação dos Almadás ao plano de 1952. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2013



OLIVEIRA MARQUES, A. H. de – Breve História de Portugal. Lisboa: Editorial Presença, 1995. ISBN 9789722318877

### **Documentos eletrónicos**

KERS, Ernst – *The Trams of Porto*. In: <http://tram-porto.ernstkers.nl> (consultado 7 janeiro 2018 20:00)

*Revelar LX – Marquês de Pombal, Monumento ao*. In: <http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=1308> (consultado 5 março 2018 19:00)

*Direção-Geral do Património Cultural: Casa e Capela do Bom Sucesso*. In: <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/73298/> (consultado 10 janeiro 2018 12:00)

*Câmara Municipal do Porto – Plano Melhoramentos, 1881*. In: [http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/plano-de-melhoramentos-da-cidade-do-porto-1881](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-de-melhoramentos-da-cidade-do-porto-1881) (consultado 8 fevereiro 2018 20:00)



## **Anexos**



# Estudos iniciais

Conceitos simples da última reunião com o arq. A. Fortes

No Projeto, entender onde estou a criar lugares ou espaços.

Relação tradicional entre comércio e via pública

Atitude de R. Koolhaas perante a Profunda

Continuidade à sua ideia

"PERCURSOS SUPER LOCAIS"

utilização da cobertura  
Espaço público no edifício

Filarmónica de Hamburgo

habitação  
Parking

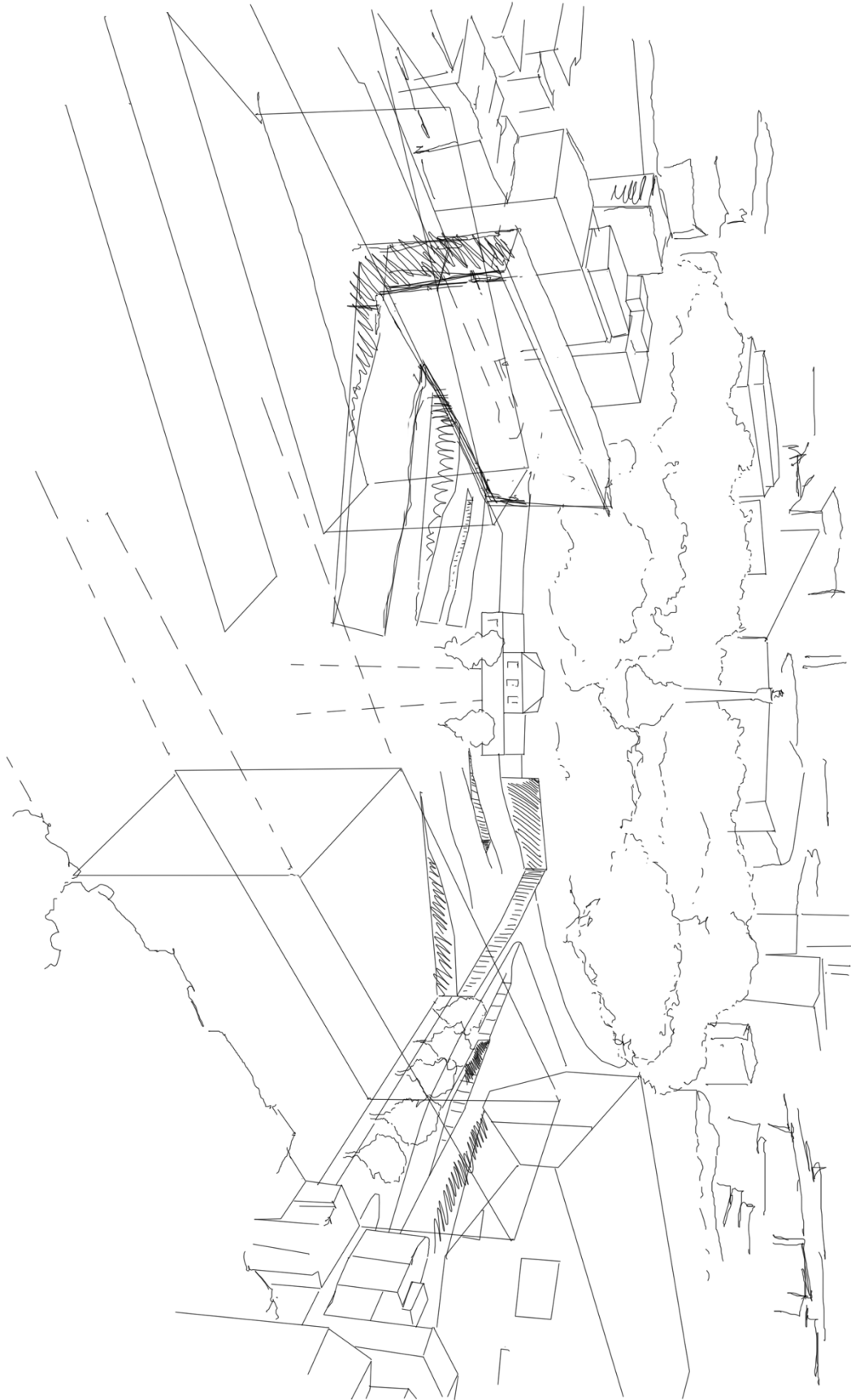
E. Público 2  
E. Público 1

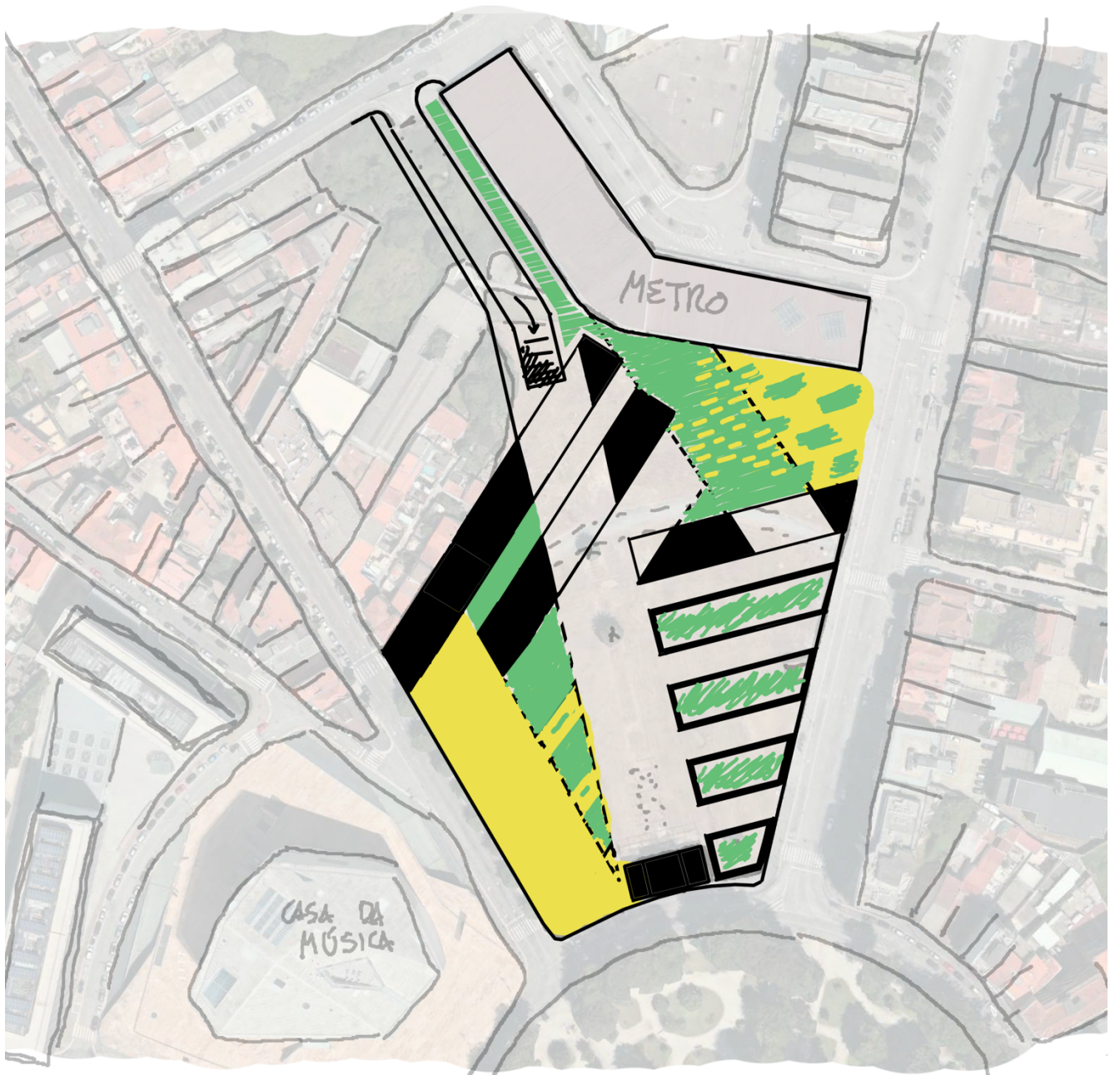
habitação  
Parking

Eixo e potencial comercial

Atender nos Eixos / eixos

- quais não integrados nos de linhas
- e quais não contados / encavados?
- hierarquia









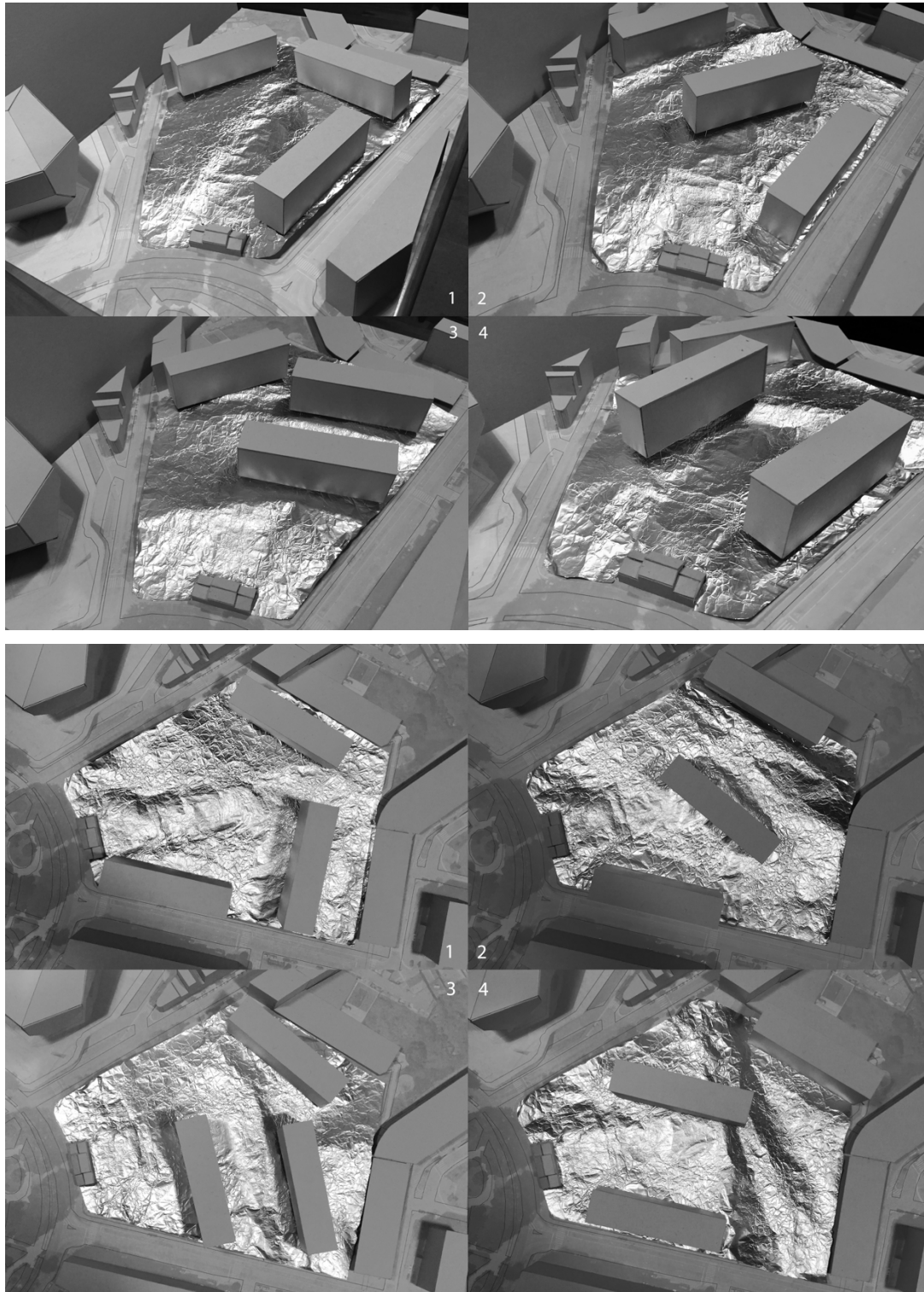
## Análise topográfica

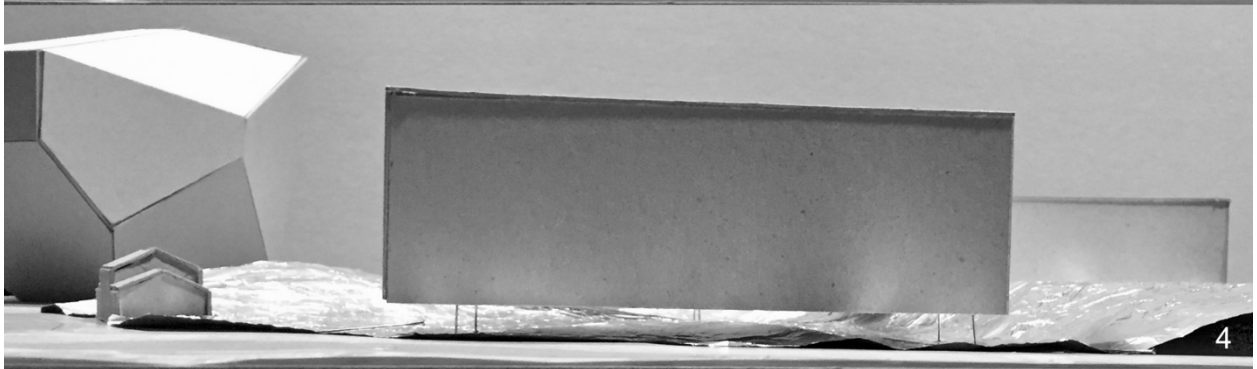
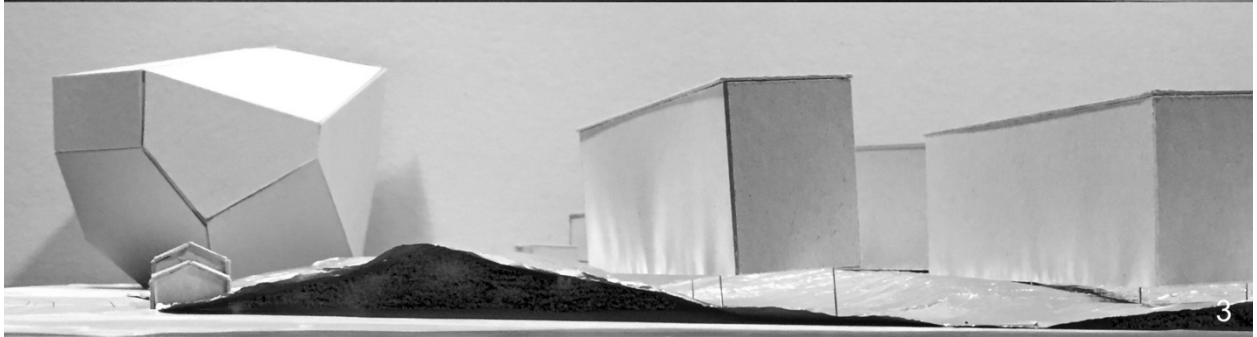
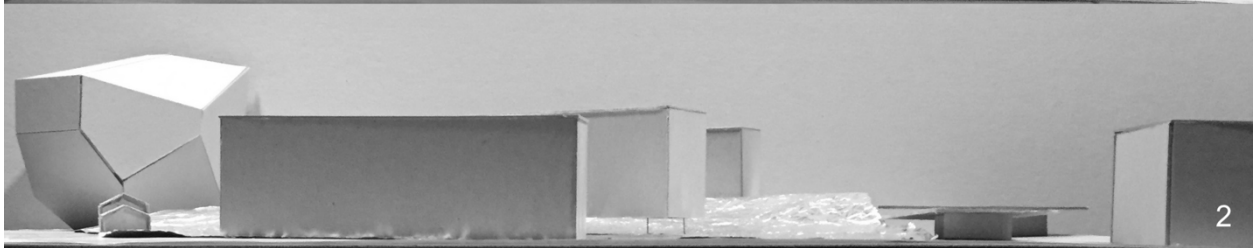


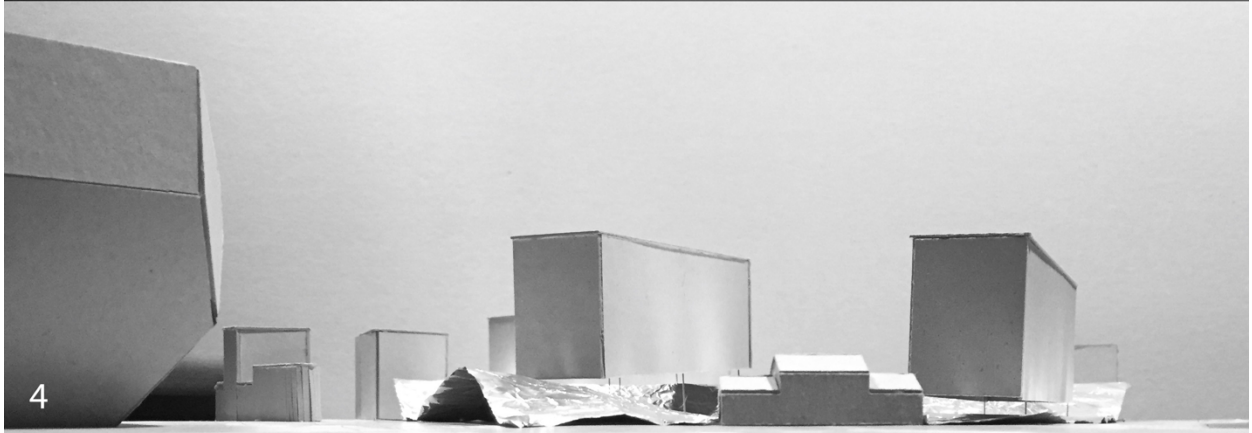
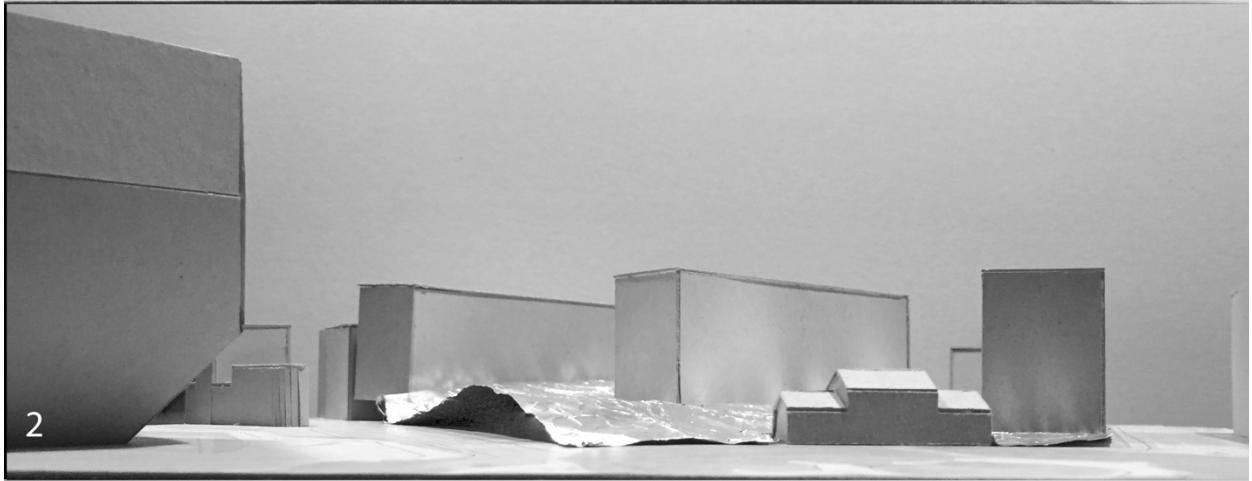
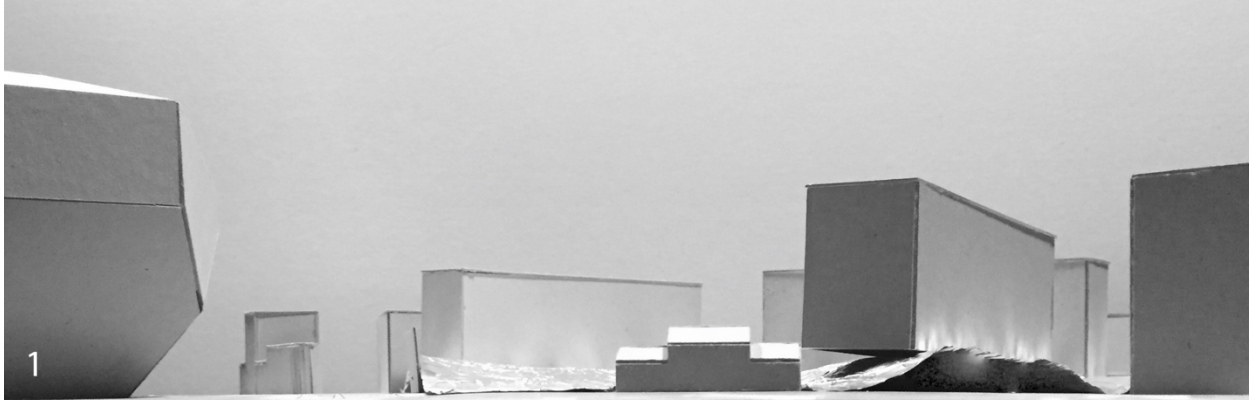


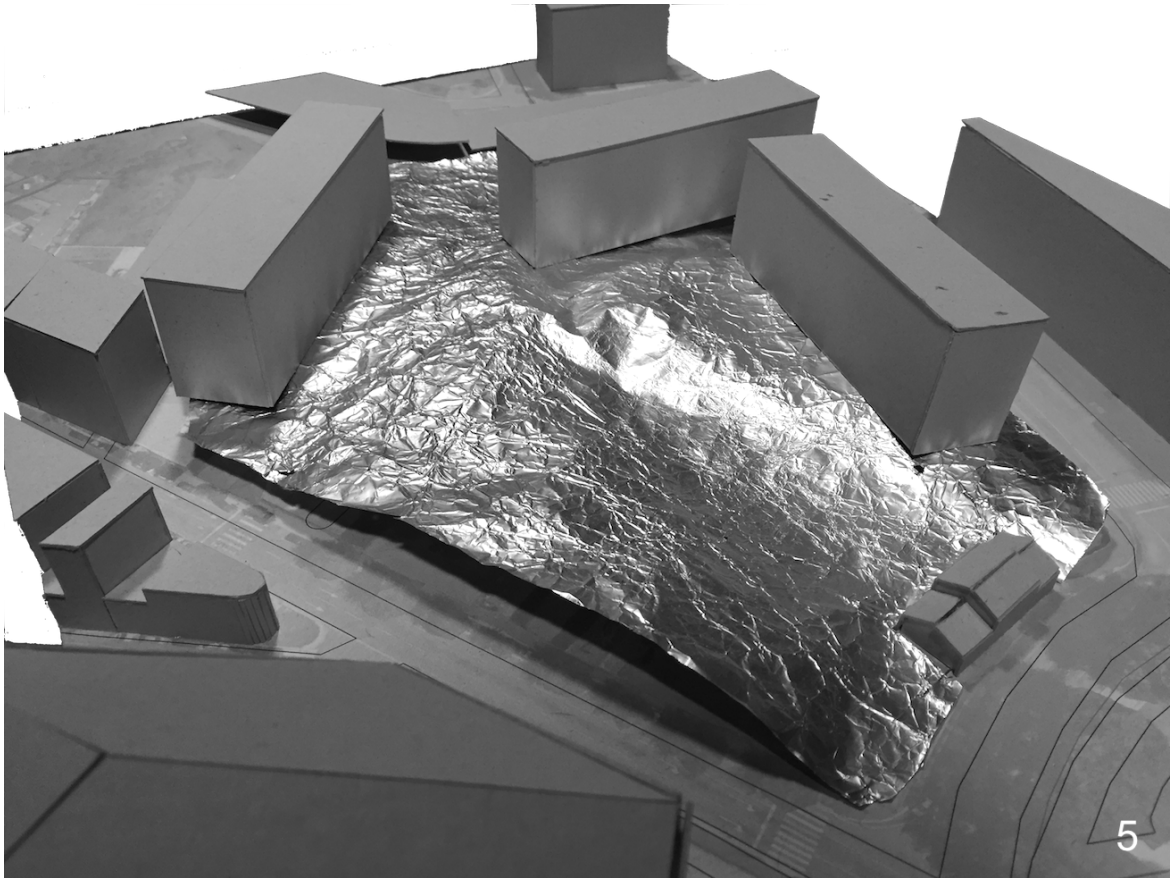
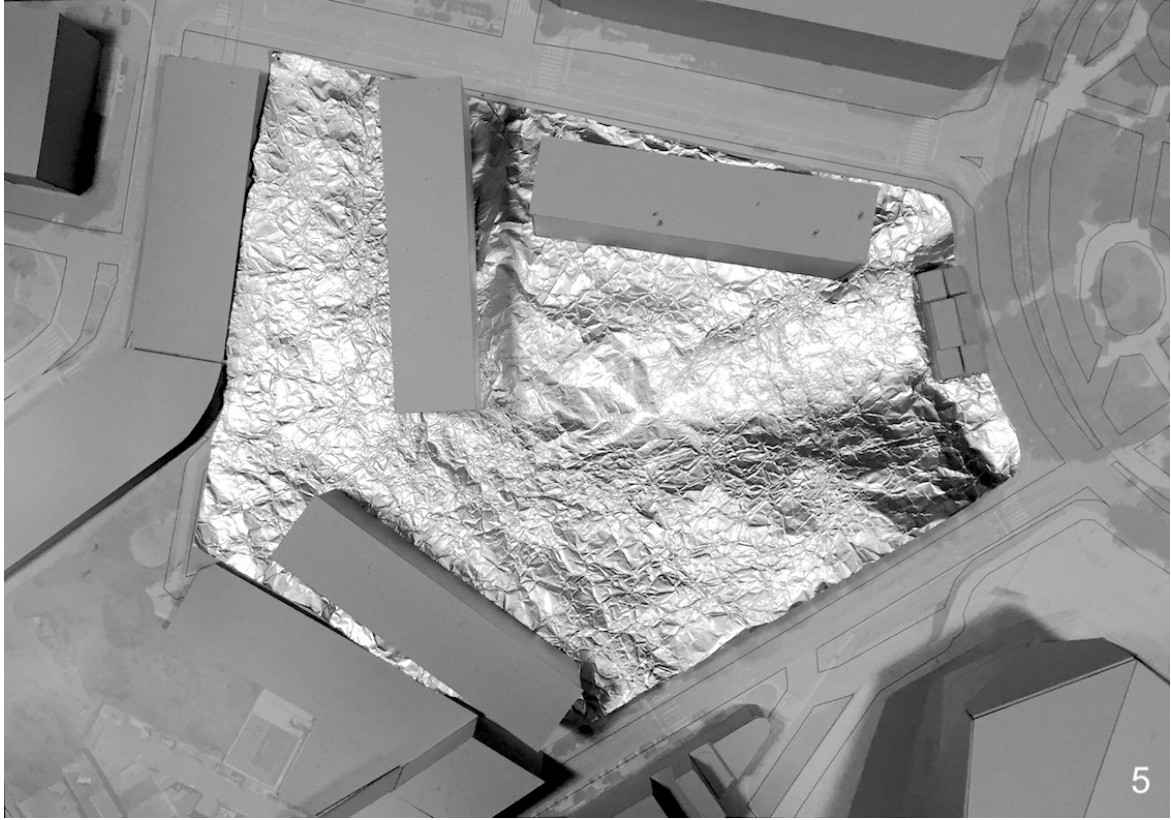
## Estudos de Ondulação

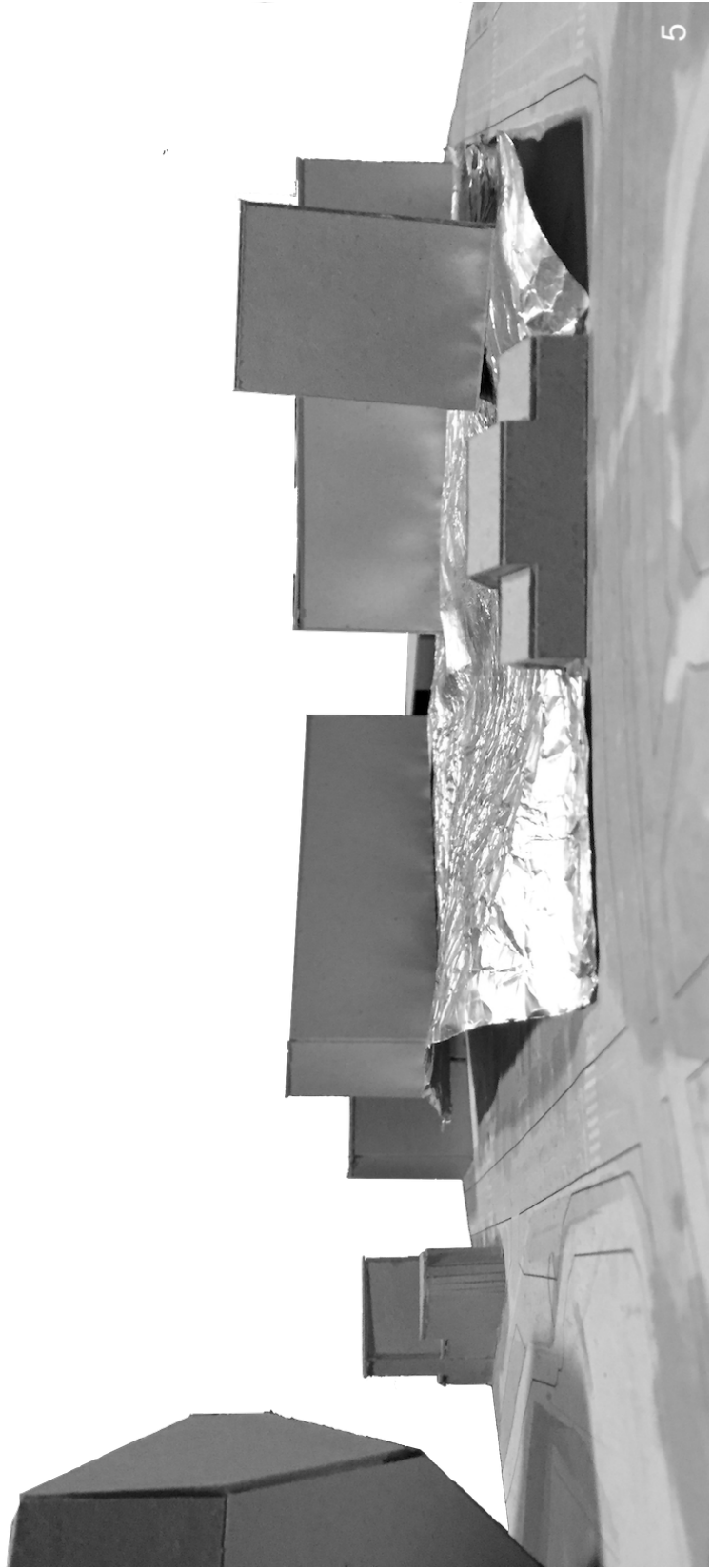
Fotografias e esboços a partir da maquete de estudo.





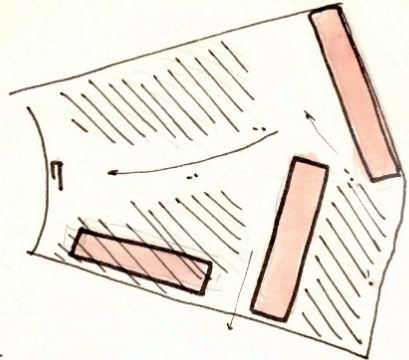






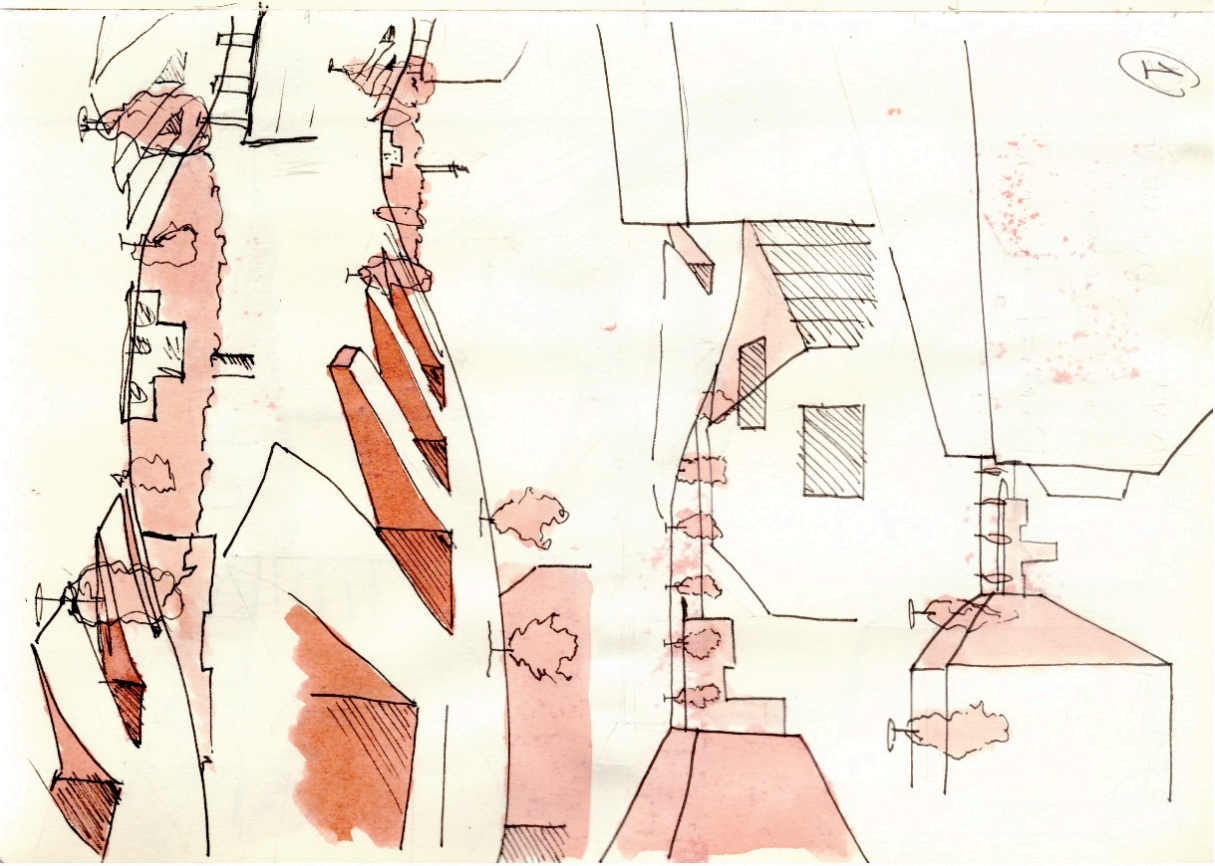
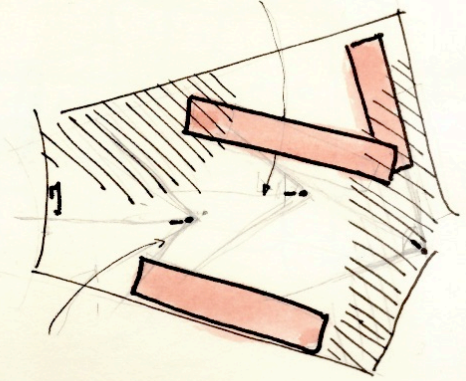
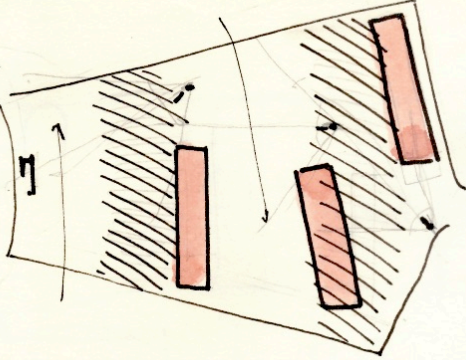
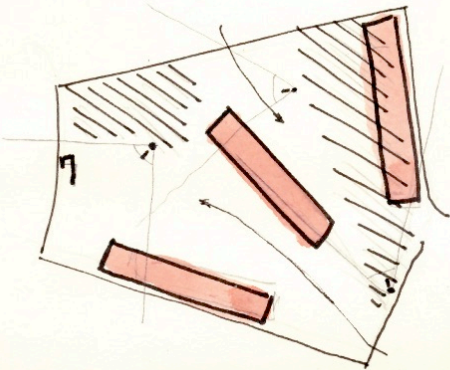
ESTUDOS DE  
ONDULAÇÃO

Jan 2017

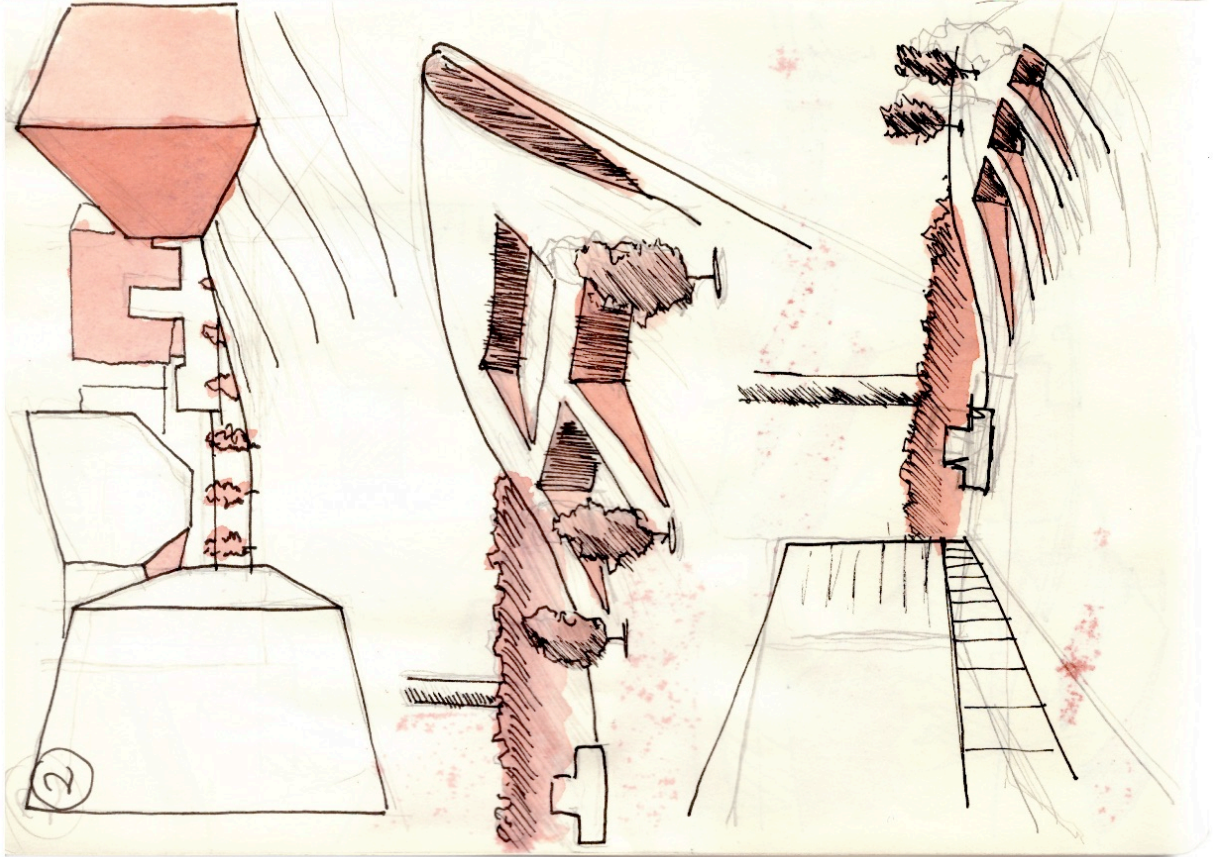
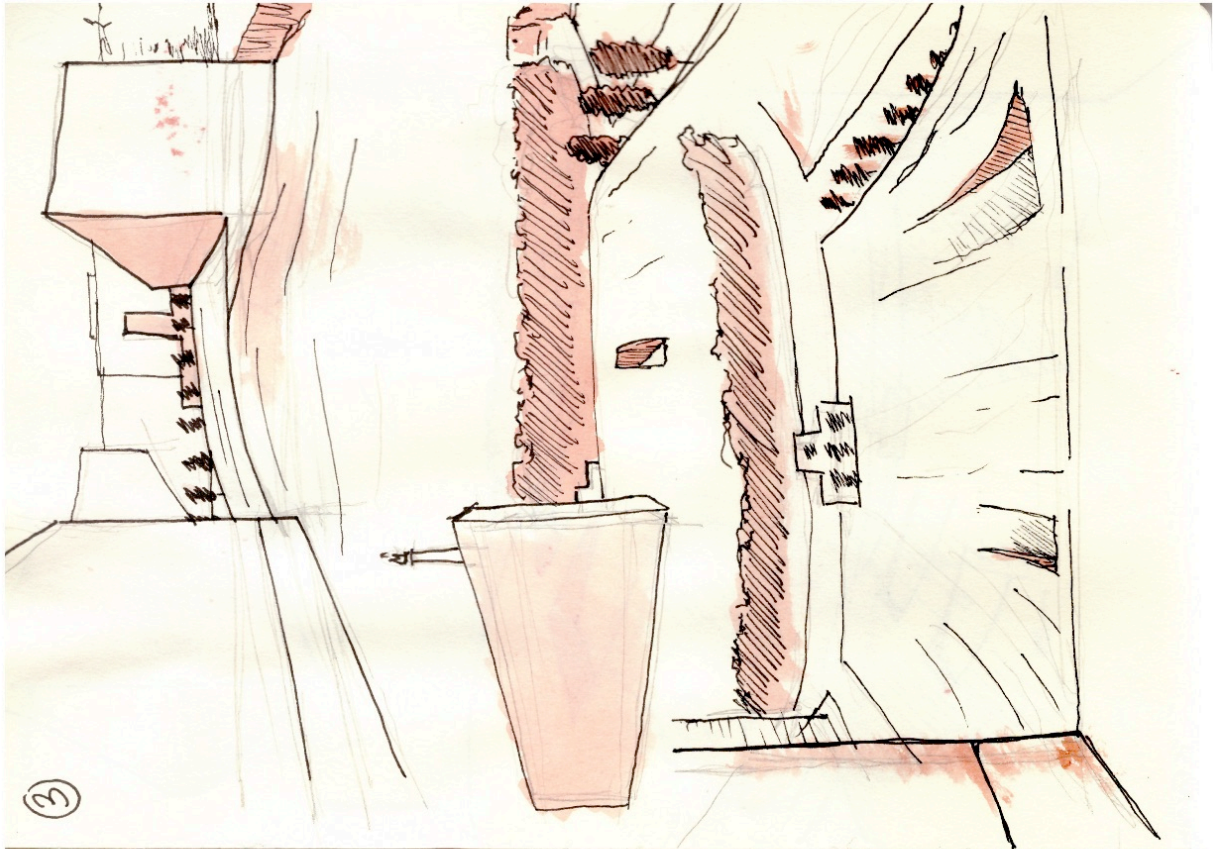


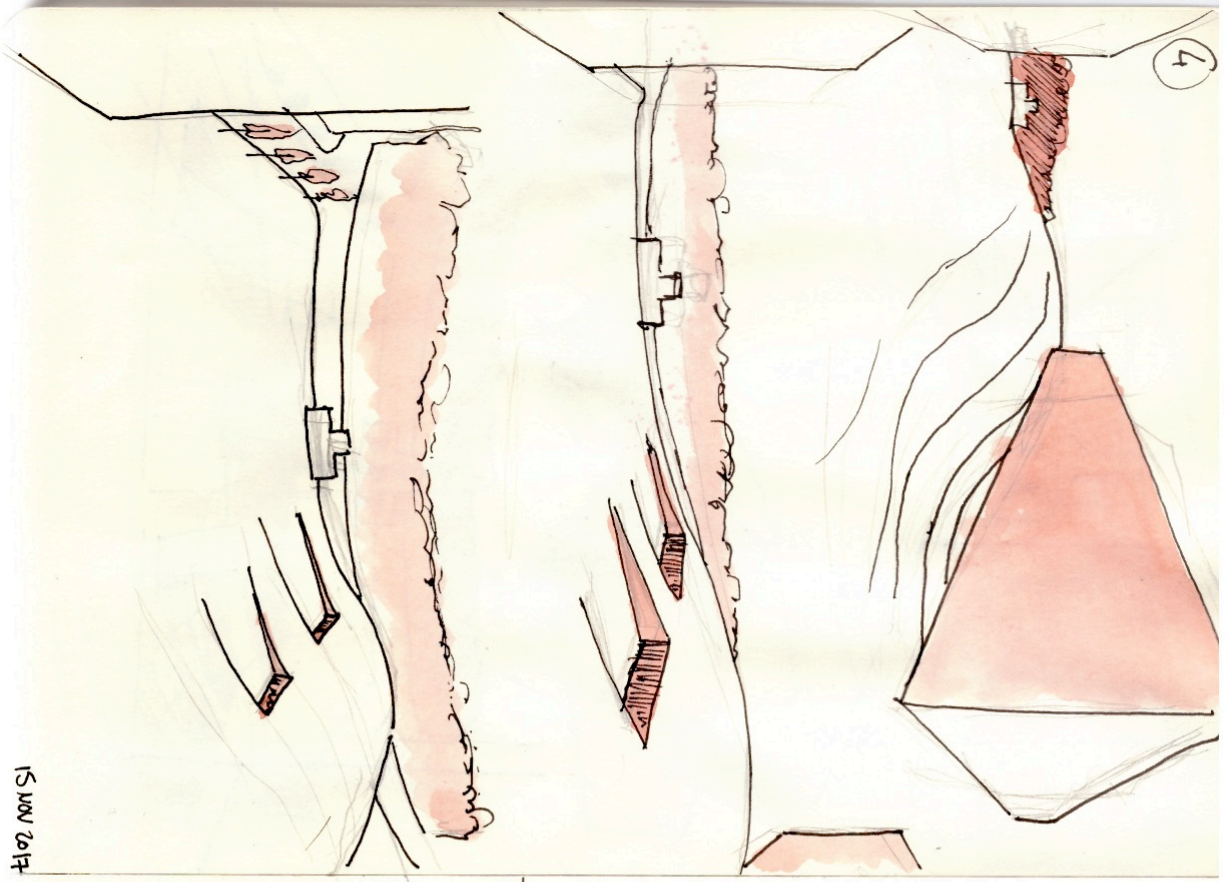
1 2

3 4

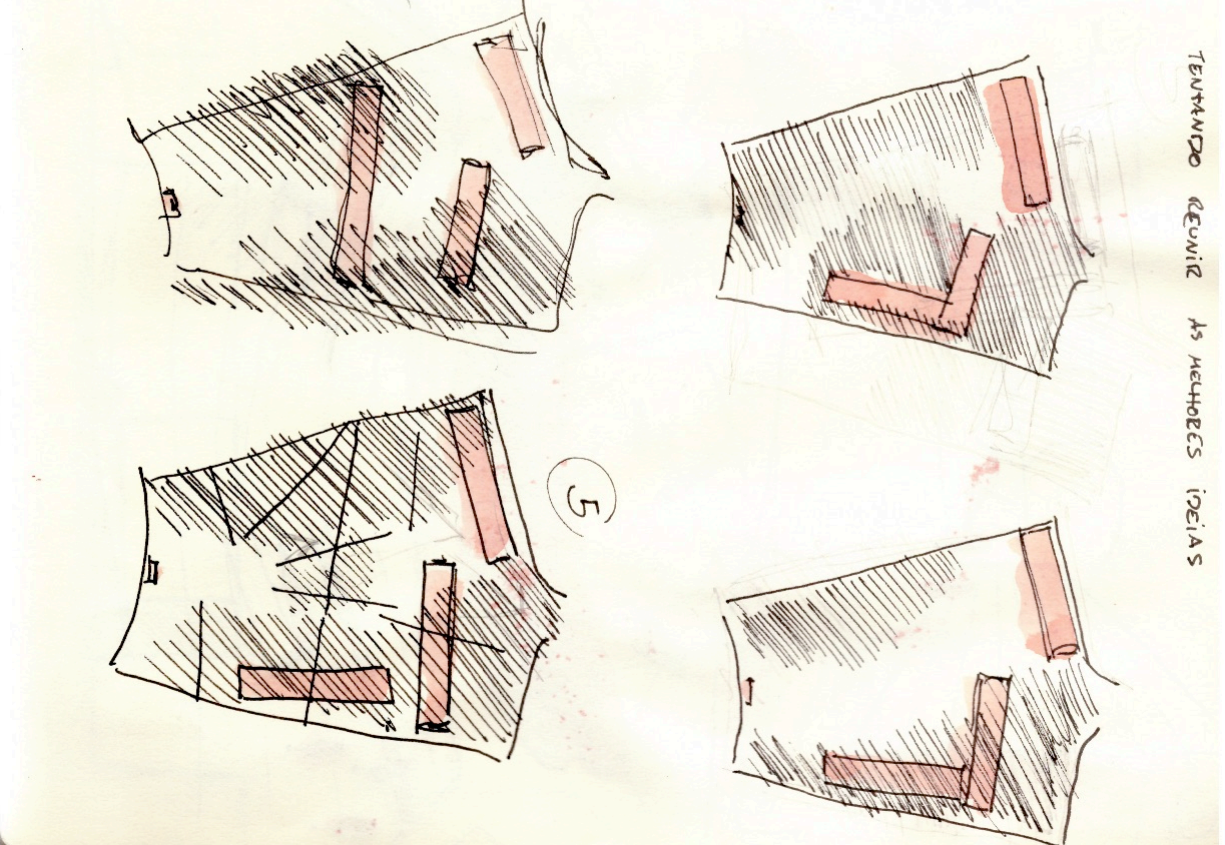




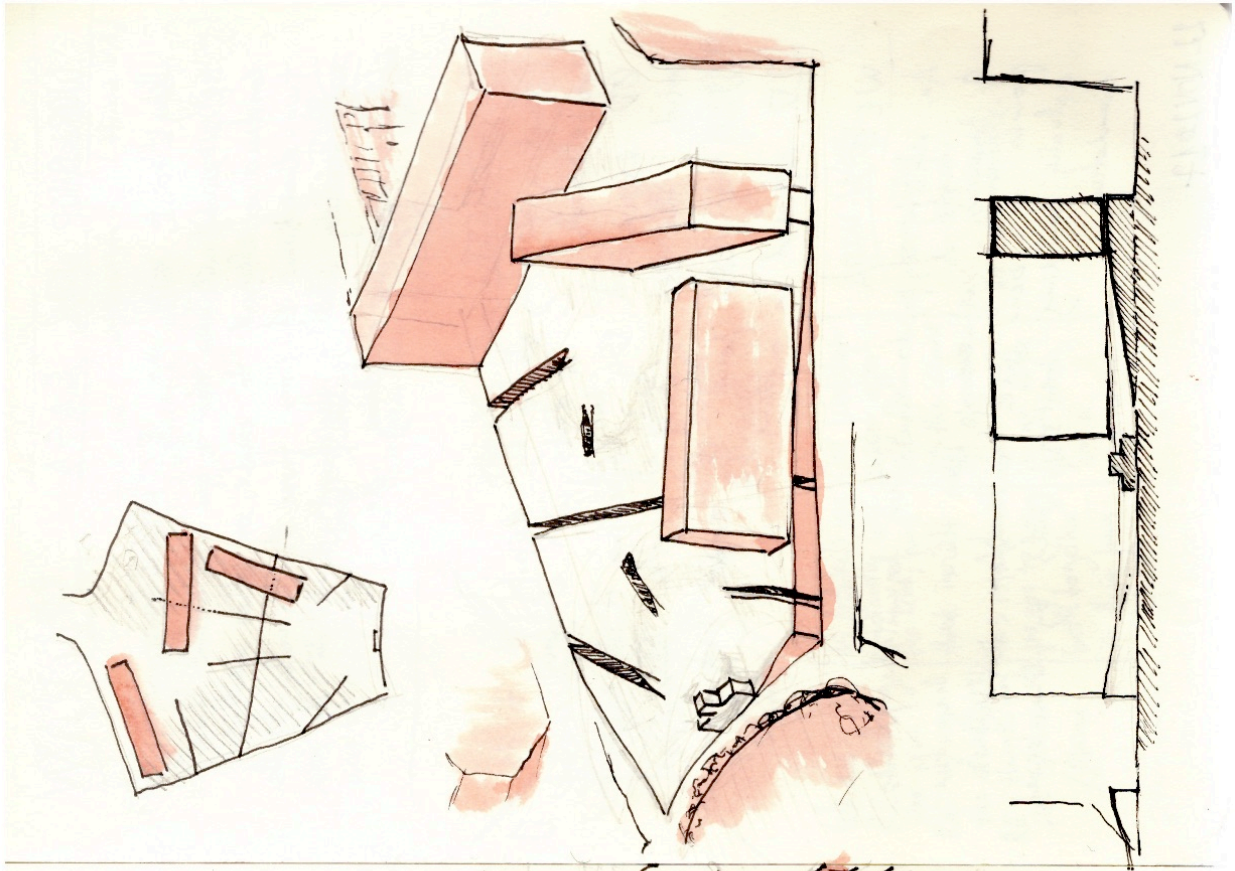




15 NOV 2014



TENTANDO REUNIR AS MELHORES IDEIAS

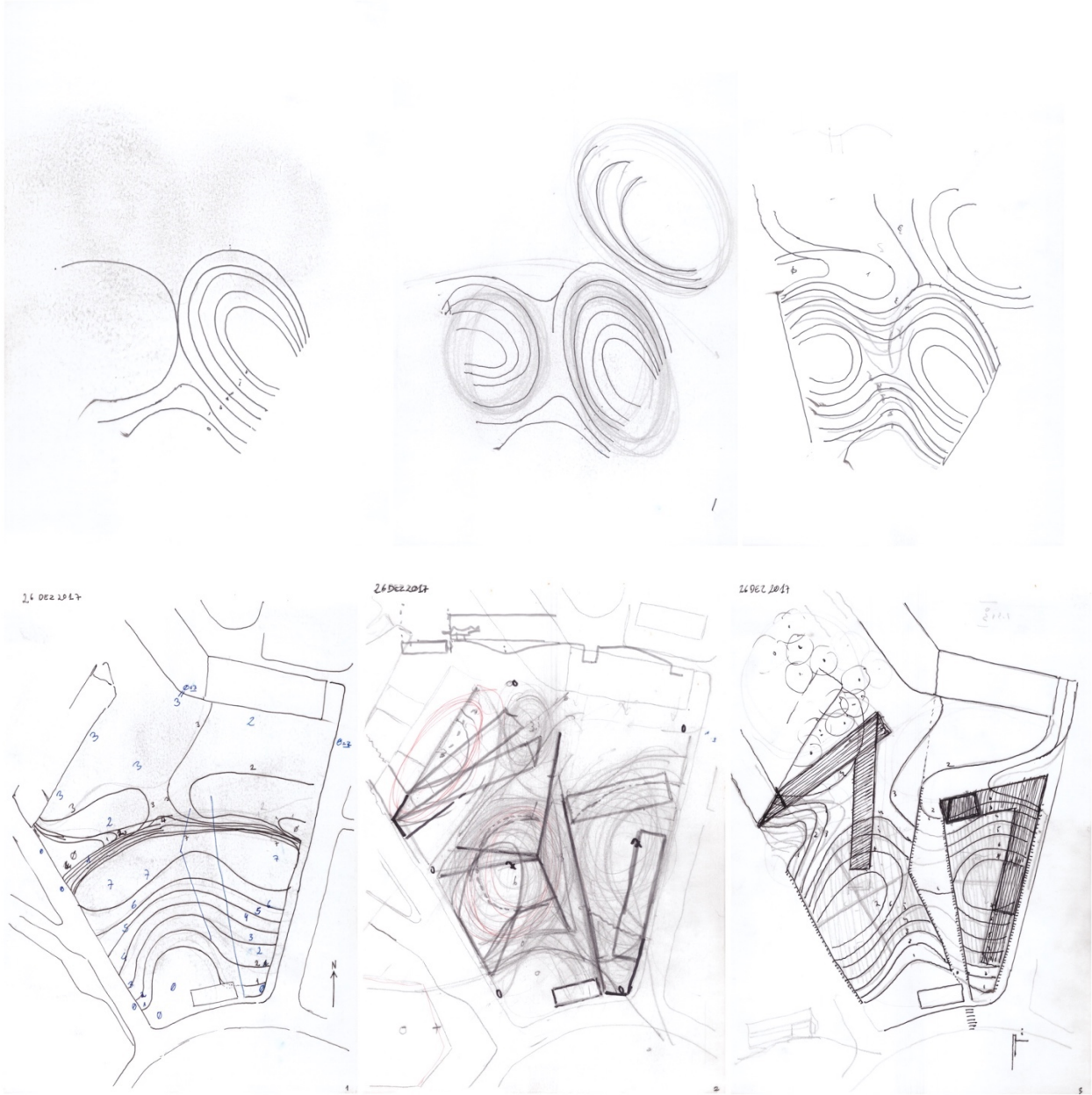


19 Nov 2017

5



**Estudos para a representação bidimensional da ondulação.**





## Levantamento fotográfico do lote em estudo







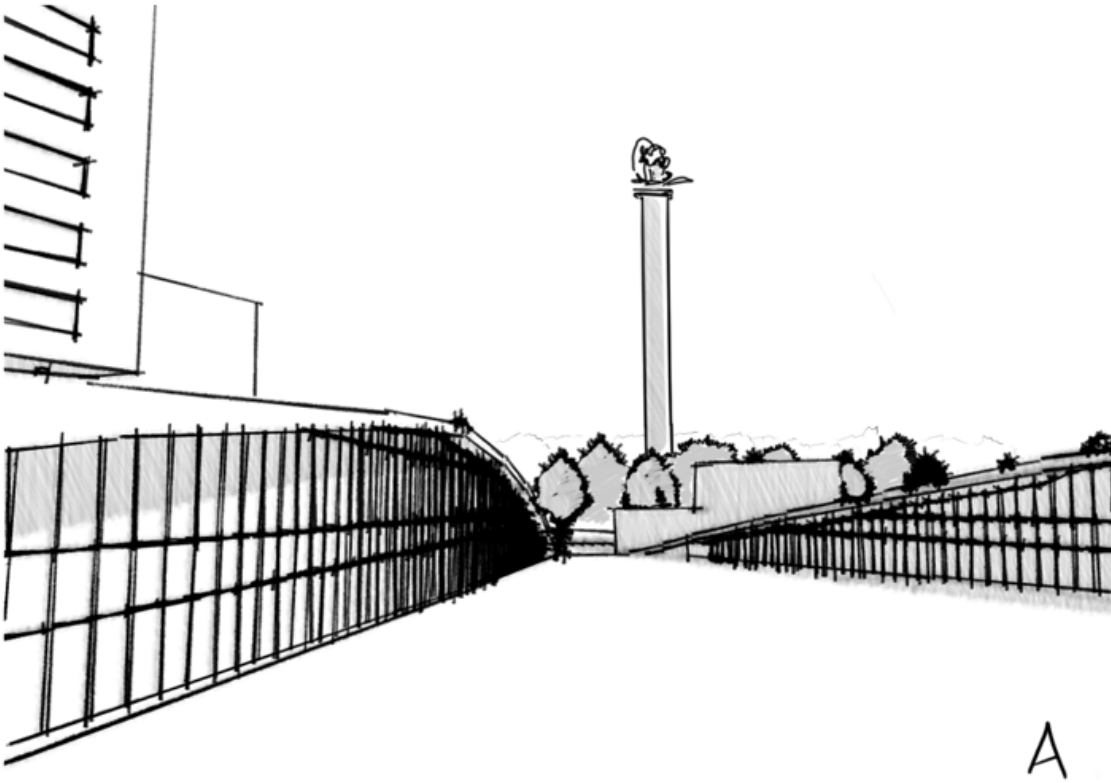




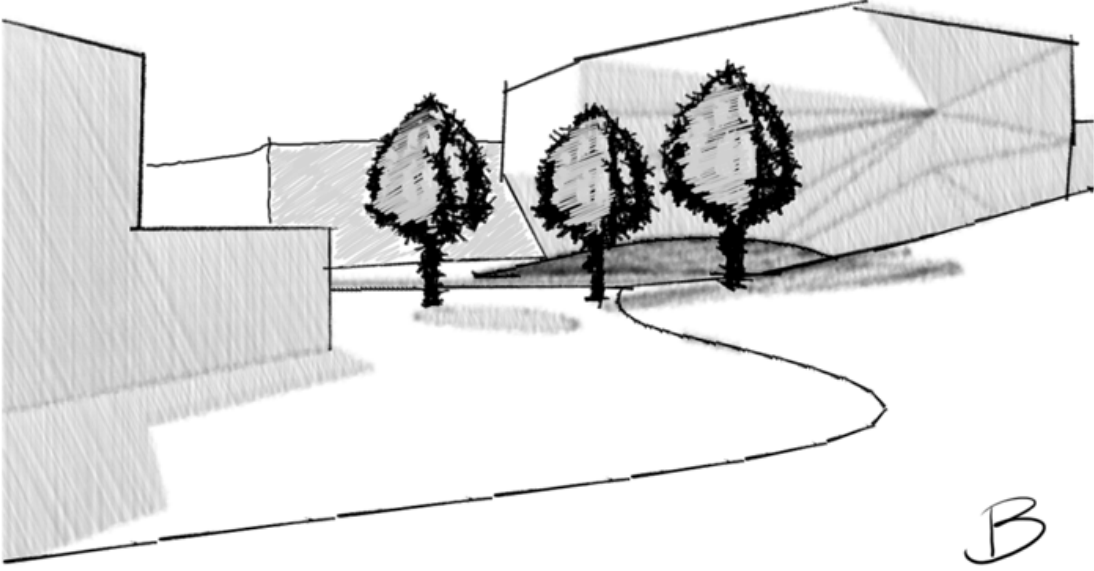




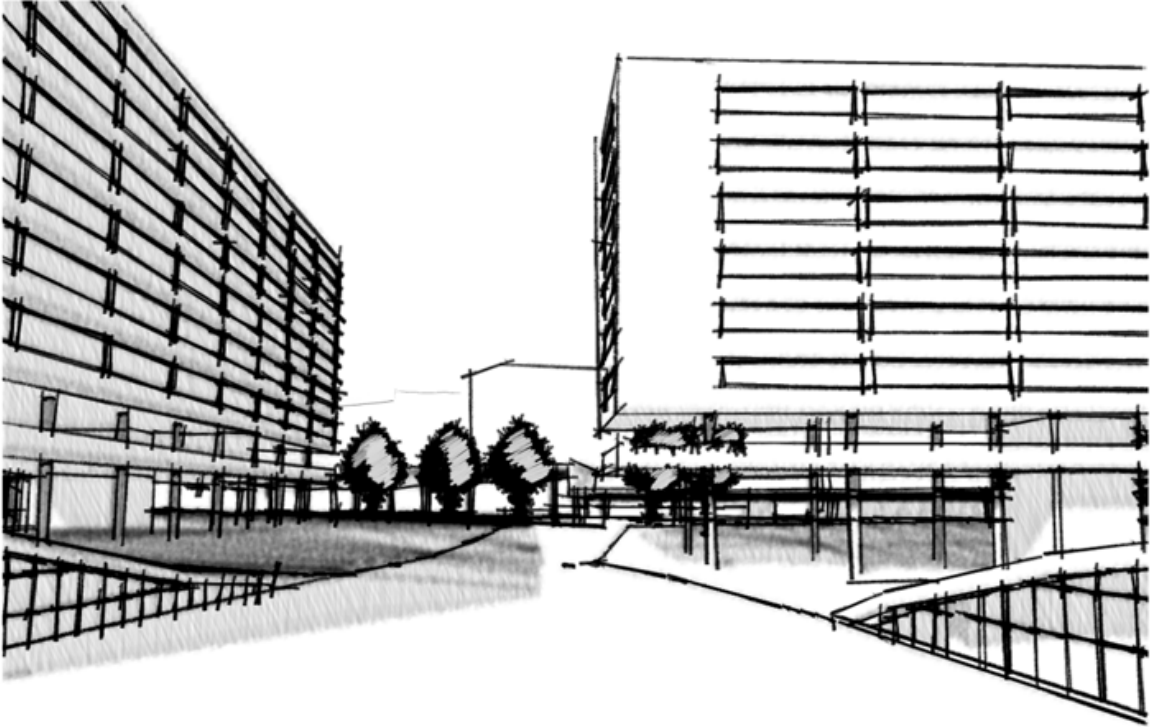
Esboços das relações visuais



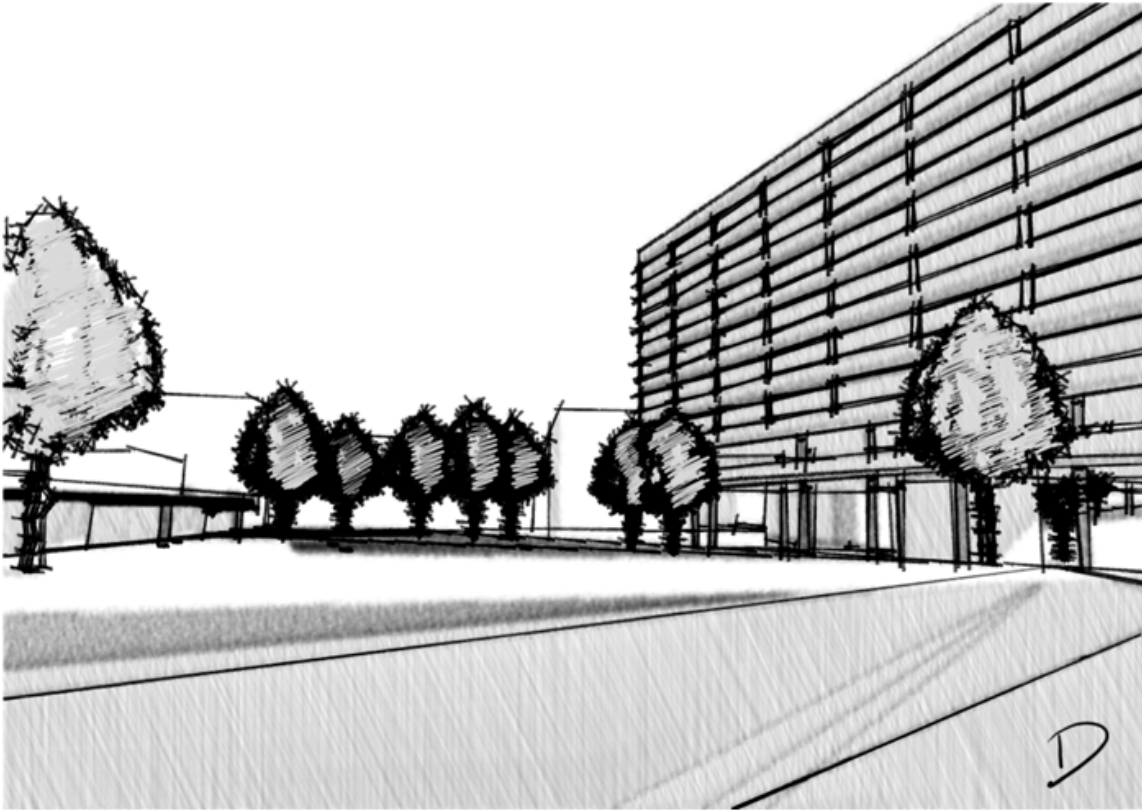
A



B



c



D

