# A TRANSIÇÃO NO TEMPO

O caminhar na Serra do Pilar

# A TRANSIÇÃO NO TEMPO

## O caminhar na Serra do Pilar

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
da/UAL, Universidade Autónoma de Lisboa

Inês Simões de Almeida Cabral Fernandes

Orientadores:
Arq. Inês Lobo
Arq. João Vaz
Arq. Joaquim Moreno

Lisboa, Julho 2015
Texto segundo o antigo acordo ortográfico

UAL
UNIVERSIDADE
AUTÓNOMA
DE LISBOA

# agradecimentos

Ao meu tio Fernando.

À minha família que, ao longo de todo o meu percurso académico, foi uma peça essencial e presente.

Ao Frederico, pelo apoio incondicional.

pt

O caminhar surge como ferramenta que revela a facilidade de acesso a determinado local, de mudança de lugar. As relações que se estabelecem têm em vista a continuidade de um território onde, acima de tudo, se procura a transição fácil e rápida. O caminhar é modelado para esse efeito, por vezes a pé e outras mecânico. Sugere cortes no atravessar da cidade, desfazendo barreiras topográficas, influenciando os espaços criados e dinamizando a experiência que é a cidade.

Na Serra do Pilar é o relevo saliente e as poucas capilaridades de subida de encosta que faz com que não seja uma simples transição. O território, em si, torna-se uma barreira à continuidade do caminhar. A topografia pode ser vista como uma barreira física, restringindo os movimentos e dividindo lugares. O edifício *Casino da Ponte*, uma antiga cave em ruínas, surge como elemento descodificador deste território, assumindo resolver a transição entre cotas neste ponto específico.

Palavras-chave: caminhar; transição; tempo.

en

Walking is a tool that reveals the ease to access a particular location, to change one's place. The relationships that are established seek the continuity of a territory where, above all, one searches for an easy and fast transition. Walking is exemplary of that effect, sometimes by foot, or by mechanical means. It suggests crossing cuts through the city, breaking down topographical barriers, influencing the spaces created and boosting the experience that the city represents.

In Serra do Pilar the uneven ground and few paths uphill prevent a simple trasition. The territory, itself, becomes a barrier to walking. The topography as a physical barrier restricts movements and divides places. The building *Casino da Ponte*, an ancient 'cellar in ruins, solves the transition between the different at this specific point.

Key-words: walking; transition; time.

# índice


7 abstract pt|en

11 índice de imagens

19 introdução

o caminhar. Deambulação ou meio

25 CONHECIMENTO DO ESPAÇO PORTUGUÊS
O caminhar como ferramenta

31 CONSTATAÇÃO DA SEPARAÇÃO
A topografia e a sua descontinuidade

37 A TRANSIÇÃO NO TEMPO
O território num tempo mais ou menos duradouro

41 CASOS DE ESTUDO
45 Funicular dos Guindais
49 Teleférico de Gaia
52 Acessos à colina do Castelo de S. Jorge
53 Acessos mecânicos ao Castelo de Montemor-o-Velho
55 Conclusão

o caminhar. Aproximar as cidades

62 ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO
O território físico

63 ENQUADRAMENTO HISTÓRICO
A relação da cidade com o rio e topografia

ARTICULAR A CIDADE
69 Continuidade
71 Barreira
75 Caves
77 Transição

HORIZONTE PORTUGAL
89 Centro de Investigação da Paisagem

123 bibliografia




001

*Waterlines*, 1989, Richard Long. Disponível em www.richardlong.org/Textworks/2011textworks/35.html



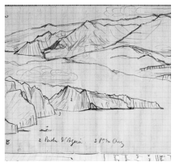
002

*Vista para o Porto a partir da Serra do Pilar*, Vila Nova de Gaia, 2014, Inês Cabral Fernandes



003

*Estudo de itinerários para o trabalho de campo*, 2011, Duarte Belo. Disponível em www.duartebelo.com/16-luz_e_sombra/161-paginas/603.html



004

*Detalhe de caderno de campo de Orlando Ribeiro*, Vale de Lobos, 1997, Duarte Belo. Disponível em www.duartebelo.com/16-luz_e_sombra/161-paginas/206-desenho.html



005

*Fotografias analógicas*, 2011, Duarte Belo. Encontrava-se disponível no antigo site do projecto Horizonte Portugal



006

*Itinerários traçados, percorridos e catalogados por Duarte Belo para o projecto Horizonte Portugal*, 2014, Atelier Inês Lobo. Disponível na planificação da exposição "Horizonte Portugal, exposição no Centro Cultural de Belém 2015"



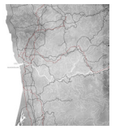
007

*A line made by walking*, Inglaterra, 1967, Richard Long. Disponível em www.richardlong.org/Sculptures/2011sculptures/linewalking.html



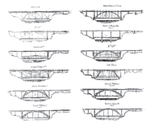
008

*Two rivers waterline*, China, 2010, Richard Long. Disponível em www.richardlong.org/Sculptures/2012/two_rivers.htmli



009

*Rede de ligações no norte de Portugal, entre as cidades de Aveiro, Porto e Braga (capitais de distrito)*, 2013, Inês Cabral Fernandes



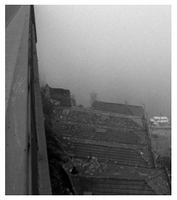
010

*Projectos para a ponte D. Luís I*, data e autor desconhecidos. Disponível em paginas.fe.up.pt/~azr/pontes/images/luis023.gif



011

*Vila Nova de Gaia*, fotografia 18, caderno "Gaia", 1998, Duarte Belo. Disponível em www.duartebelo.com/04-cadernos/dbc1998-07_1_gaia/18_na0707-08.html



012

*Ponte D. Luís I*, Porto, trabalho "O sotaque do Porto", 1990, Duarte Belo. Disponível em www.duartebelo.com/02-trabalhos/0202-trabalhos/0202_04-dbt0048-sotaque_do_porto/15-nb0443-32.html



013

*Calçada da Serra*, Vila Nova de Gaia, 1950, autor desconhecido. Disponível em www.facebook.com/PortoDesaparecido/photos/a.536516036403603.1073741831.332201940168348/483073701747837



014

*Vila Nova de Gaia*, fotografia 6, caderno "Gaia", 1998, Duarte Belo. Disponível em www.duartebelo.com/04-cadernos/dbc1998-07_1_gaia/06_na0671-07.html



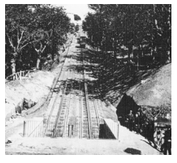
015

*La Granja Escalator*, data e autor desconhecidos. Disponível em www.jamlet.net



016

*Elevador do Bom Jesus visto de perfil*, Braga, 1882, Emílio Biel. Disponível em CORDEIRO, José Manuel Lopes; MENDES, Fernando; VASCONCELOS, António. *Elevador do Bom Jesus, Braga*. Braga: Ordem dos Engenheiros – região Norte, 2001. 127p. ISBN 972-95646-2-0



017

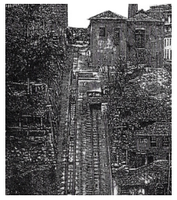
*Elevador do Bom Jesus visto de frente*, Braga, 1882, Emílio Biel. Disponível em CORDEIRO, José Manuel Lopes; MENDES, Fernando; VASCONCELOS, António. *Elevador do Bom Jesus,*

*Braga*. Braga: Ordem dos Engenheiros – região Norte, 2001. 127p. ISBN 972-95646-2-0



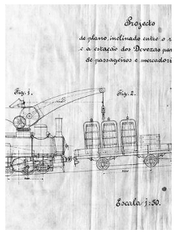
018

*Elevador de Santa Justa*, Lisboa, início do século XX, autor não identificado. Disponível em CARNEIRO, Luís Miguel; ILHARCO, Simões. *Elevador de Santa Justa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2001. 39p ISBN 972-98696-8-5



019

*Antigo elevador dos Guindais* (gravura), 1891, autor não identificado. Disponível em NEVES, José Manuel das; FERNANDES, Manuel Correia. *Elevador dos Guindais*. Casal de Cambra; Caleidoscópio, 2003. 63p. ISBN 972-8801-07-6




020

*Projecto para o elevador da Calçada das Freiras* (desenho), Vila Nova de Gaia, 1873, Raul Mesnier. Disponível em www.facebook.com/PortoDesaparecido/photos/a.332276216827587.89621.332201940168348/520010431387497/?type=3&theatre



021

*Funicular dos Guindais*, Vila Nova de Gaia, 2003, Luís Ferreira Alves. Disponível em NEVES, José Manuel das; FERNANDES, Manuel Correia. *Elevador dos Guindais*. Casal de Cambra; Caleidoscópio, 2003. 63p. ISBN 972-8801-07-6



022

*Funicular dos Guindais*, Vila Nova de Gaia, 2014, Inês Cabral Fernandes



023

*Teleférico de Gaia*, Vila Nova de Gaia, 2014, Inês Cabral Fernandes



024

Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo, 2009, Atelier Bugio e Arquitecto Rui Mendes. Disponível em www.atelierbugio.com/box2/uploads/press_release__plano_geral_acessibilidades_castelo.pdf



025

*Planta dos três tramos de acesso*, Projecto de Execução do Percurso Pedonal Assistio de Montemor-o-Velho, 2009, Arquitecto Miguel Figueira. Disponibilizado pelo autor



026

*Corte a e b*, Projecto de Execução do Percurso Pedonal Assistio de Montemor-o-Velho, 2009, Arquitecto Miguel Figueira. Disponibilizado pelo autor



027

*Ponte D. Luís I*, fotografia 11, caderno "Gaia", 1998, Duarte Belo. Disponível em www.duartebelo.com/04-cadernos/dbc1998-07_1_gaia/10_na0700-12.html



028

*Ponte D. Luís I*, fotografia 10, caderno "Gaia", 1998, Duarte Belo. Disponível em www.duartebelo.com/04-cadernos/dbc1998-07_1_gaia/10_na0700-12.html



029

*O território físico de Vila Nova de Gaia*, planta, 2014, Inês Cabral Fernandes



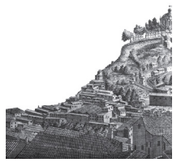
030

*Porto e Villa Nova* (gravura em madeira), "Archivo Pittoresco" nº 7, 1864, Nogueira da Silva. Disponível em www.portopatrimoniomundial.com/plantas-e-gravuras-antigas.html



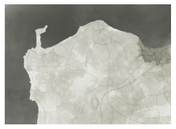
031

*Evolução cartográfica de Vila Nova de Gaia e Porto*, realizado a partir de cartografia antiga recolhida, 2014, Inês Cabral Fernandes



032

*Porto e Vila Nova de Gaia* (excerto de gravura), 1789, Teodoro de Sousa Maldonado. Disponível em www.portopatrimoniomundial.com/plantas-e-gravuras-antigas.html



033

*Sistema de acessibilidades em Vila Nova de Gaia: sistema rodoviário, linha de comboio e metropolitano do Porto*, 2014, Inês Cabral Fernandes



034

*Vista do Mosteiro da Serra do Pilar*, Vila Nova de Gaia, 2014, Inês Cabral Fernandes



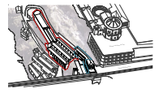
035

*Vista para o Porto*, Vila Nova de Gaia, 2014, Inês Cabral Fernandes



036

*Caves de Vinho do Porto existentes*, 2014, Inês Cabral Fernandes



037

*Fases de vida do edifício Casino da Ponte*, 2015, Inês Cabral Fernandes



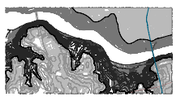
038

*Recorte de jornal da época*, início do século XX, Oficinas do Comércio do Porto. Disponível em http://2.bp.blogspot.com/-0eL7M1DB8ko/TcfKq-vy25aI/AAAAAAAAAn0/8NH1xOMEYGQ/s1600/foto_antiga2.jpg



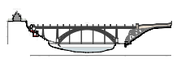
039

*Rio Douro e Serra do Pilar*, Vila Nova de Gaia, 2014, Inês Cabral Fernandes



040

*A topografia como barreira*, planta, 2015, Inês Cabral Fernandes



041

*Corte transversal da cidade*, 2014, Inês Cabral Fernandes



042

*Corte longitudinal da cidade,* 2014, Inês Cabral Fernandes



043

*Planta de implantação*, 2014, Inês Cabral Fernandes



044

*Ligação vertical entre cotas*, corte transversal, 2015, Inês Cabral Fernandes



045

*Ligação vertical*, esquema, 2015, Inês Cabral Fernandes



046

*Existente e proposta, axonometria*, 2015, Inês Cabral Fernandes



047

*Primeiro volume, plantas*, 2015, Inês Cabral Fernandes



048

*Primeiro volume, axonometria*, 2015, Inês Cabral Fernandes



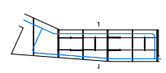
049

*Corte transversal*, 2015, Inês Cabral Fernandes



050

*Pormenor construtivo*, 2015, Inês Cabral Fernandes



051

*Exposição temporária, planta*, 2015, Inês Cabral Fernandes



052

*Exposição temporária, corte*, 2015, Inês Cabral Fernandes



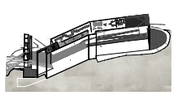
053

*Exposição temporária, axonometria*, 2015, Inês Cabral Fernandes



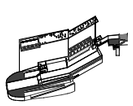
054

*Corte longitudinal*, 2015, Inês Cabral Fernandes



055

*Segundo volume, planta*, 2015, Inês Cabral Fernandes



056

*Segundo volume, axonometria*, 2015, Inês Cabral Fernandes



057

*Corte transversal*, 2015, Inês Cabral Fernandes



058

*Exposição permanente, axonometria*, 2015, Inês Cabral Fernandes



059

*Corte longitudinal*, 2015, Inês Cabral Fernandes



060

*Corte longitudinal*, 2015, Inês Cabral Fernandes



061

*Corte transversal*, 2015, Inês Cabral Fernandes



062

*Pormenor construtivo*, 2015, Inês Cabral Fernandes



063

*Terceiro volume, plantas*, 2015, Inês Cabral Fernandes



064

*Terceiro volume, axonometria*, 2015, Inês Cabral Fernandes



065

*Corte longitudinal*, 2015, Inês Cabral Fernandes



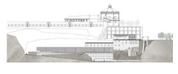
066

*Corte transversal*, 2015, Inês Cabral Fernandes



067

*Pormenor construtivo*, 2015, Inês Cabral Fernandes



068

*Alçado norte, Calçada da Serra*, 2015, Inês Cabral Fernandes



069

*Alçado sul, rua Casino da Ponte*, 2015, Inês Cabral Fernandes



070

*Casino da Ponte*, 2015, Inês Cabral Fernandes

# A TRANSIÇÃO NO TEMPO

O caminhar na Serra do Pilar

Imagem 001

*Waterlines*, Richard Long, 1989

# WATERLINES

EACH DAY A WATERLINE
POURED FROM MY WATER BOTTLE
ALONG THE WALKING LINE

FROM THE ATLANTIC SHORE TO THE MEDITERRANEAN SHORE
A 560 MILE WALK IN 20½ DAYS ACROSS PORTUGAL AND SPAIN

1989

Todas as relações que se estabelecem no território têm em vista a continuidade deste, onde se procura uma transição fácil e rápida a qualquer outro ponto. Este facto verifica-se a diversas escalas, desde a territorial até à escala da rua. O *caminhar* surge como conceito articulante, indissociável ao *tempo*. Este revela a facilidade que temos em aceder a determinado local, entre dois pontos distintos, estando intrinsecamente ligado ao período de tempo dessa acção. Torna-se numa ferramenta para o conhecimento do território, onde este é modulado: às vezes é feito a pé, outras é mecânico. É em lugares onde a topografia define um território distinto e de difícil permeabilidade que surgem cortes verticais de atravessamento da cidade que auxiliam a transição, com degraus e ladeiras ou auxiliados por meios mecânicos como funiculares, elevadores, teleféricos, etc. Assim, abordando o facto do acto de caminhar influenciar os espaços e lugares que são e foram criados, procura-se encontrar diferentes tempos de percursos na cidade, desde o caminhar *flâneur* **(1)** ao caminhar como meio para a mudança de lugar. São estas ligações em corte na cidade que lhe dão dinâmica, assim como destroiem barreiras topográficas.

Esta questão da articulação do território e dos lugares que o constituem surgiu a partir dos percursos descritos por imagens de Duarte Belo, no projecto *Horizonte Portugal*. O fotógrafo revisita o território português, a paisagem portuguesa esquecida, através da fotografia e do caminhar. *É um convite à viagem e à reflexão sobre o tempo* **(2)**. Os itinerários escolhidos são realizados a pé, o que permite um conhecimento e registo mais próximo do terreno, das suas dificuldades de acesso, da sua beleza, da sua permanência e mutação. O caminhar surge como tema de articulação das várias formas de percorrer e apreender o território. É a partir deste conceito que ligamos ao trabalho do Duarte Belo, onde o caminhar é acima de tudo ferramenta.

Assim, numa primeira parte, a que chamámos *O caminhar. Deambulação ou meio*, debruçámo-nos sobre o conceito de caminhar, ligando-o aos diferentes tempos de percurso na cidade, usando o projecto Horizonte Portugal como ponto de partida e aprofundando várias soluções em casos de estudo seleccionados. Apresenta-se o caminhar como meio e ferramenta de conhecimento e transformação do território. Qualquer ligação no território surge da constatação da separação, levando à conexão entre lugares e espaços, de diversas formas. Georg Simmel e Martin Heidegger defendem que a *ponte* é um símbolo deste fenómeno, da importância que a conexão tem para o homem, e na criação do lugar. Escolher o ponto estratégico para construir uma ponte é o primeiro passo. A partir daí, esse local passa a ser entendido de forma diferente: passa a ser um lugar, com localização específica, onde podemos passar de uma margem para outra. O rio apresenta-se como identidade, mas também como causador de todas as intervenções humanas e uma barreira física à continuidade do caminhar. Este corte, pela fisionomia do território, também se verifica em escalas mais aproximadas, nomeadamente à escala da cidade. A necessidade de uma maior facilidade de acesso em determinado lugar que por razões topográficas não o é, leva ao surgir de vários percursos assistidos, meios de transporte mecânicos como os funiculares, os elevadores, os teleféricos, etc. Nestes projectos o importante é o percurso em si, mais que o ponto de partida ou de chegada. Apresentam-se os casos de estudo Funicular dos Guindais do arquitecto Adalberto Dias, o Teleférico de Gaia do atelier Menos é Mais, os acessos à colina do castelo de S. Jorge do Atelier Bugio e arquitecto Rui Mendes e, por fim, os acessos mecânicos à encosta do castelo de Montemor-o-Velho, do arquitecto Miguel Figueira. Os casos de estudo são apresentados seguindo uma ordem cronológica e vistos como formas de abordagem dos percursos mecânicos assistidos em Portugal nos últimos anos, tentando vencer um desnível acentuado.



**(1)** *flâneur*. s.m. passeante, polidor de calçadas. (*flâneur* in Francês|Português [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2014).
Figura literária que descreve a vida urbana na cidade moderna, presente nos ensaios de Walter Benjamin sobre a obra do poeta Baudelaire.

**(2)** BELO, Duarte. *Portugal – Luz e Sombra. O País depois de Orlando Ribeiro*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores. p. 23.



Imagem 002

Vila Nova de Gaia, Inês C. Fernandes, 2014

Em seguida, em *O caminhar. Aproximar as cidades*, desenvolve-se, como local de projecto, um dos pontos onde são estabelecidas ligações entre margens do rio Douro: Vila Nova de Gaia. Este projecto funciona como uma expansão do projecto *Horizonte Portugal*. O seu enquadramento geográfico e histórico fez com que se construísse um lugar com características próprias, levando ao estabelecimento das caves de vinho do Porto na zona ribeirinha, e tornando-se esta a imagem da cidade. A fisionomia topográfica do território de Vila Nova de Gaia é uma barreira à continuidade. Esta é definida pelo plano vertical que é a escarpa da Serra do Pilar onde, segundo Duarte Belo, *a falésia apresenta recantos de um insuspeito isolamento* (BELO, 1998). Escolhendo a Serra do Pilar como a nossa zona de intervenção, surgiu-nos a questão de como integrar e tornar acessível uma zona ribeirinha que em tempos participou no tecido industrial, económico e social da cidade, mas que hoje está parada e esquecida tendo perdido as suas antigas funções. Com a construção da ponte D. Luís I, e com o desenvolvimento da cidade para sul, esta dividiu-se em duas: a cidade alta e a cidade baixa. A dificuldade de acesso da cota alta à baixa, e vice-versa, acabou por não permitir uma grande continuidade nesta zona da cidade, levando à deterioração de toda a zona ribeirinha. Pretende-se vencer o desnível e unir a cidade, em menos tempo. Aqui, a articulação do território põe-se a três níveis: visível e acessível por parte dos habitantes do Porto, acessível no percurso quotidiano dos habitantes de Vila Nova de Gaia, e por último, a reabilitação da antiga cave *Casino da Ponte*, para que essa transição tome forma. Tendo como programa um Centro de Investigação da Paisagem, incluído no projecto Horizonte Portugal, pretende-se que funcione como uma "máquina urbana" **(3)**, reanimando um tecido esquecido e vencendo a topografia, aproximando a cidade e elevando a memória do lugar.



**(3)** O arquitecto Miguel Figueira descreve o seu projecto Acessos Mecânicos ao Castelo de Montemor-o-Velho como um by-pass (...) uma intervenção violenta face a um diagnóstico crítico. A vitalidade da vila e do seu centro dependem, em grande medida, do bom relacionamento com o seu castelo, e a viabilidade da habitação da sua encosta depende da qualidade do acesso. Não é só a ligação ao castelo, mas também a integração da encosta degradada que urge por resolver (FIGUEIRA, Miguel. As pedras rolantes de Montemor-o-Velho. Acessos mecânicos ao castelo de Montemor-o-Velho. Projecto da divisão de projecto urbano, Miguel Figueira. On J-A. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2014. pp. 216)

o caminhar.

Deambulação ou meio

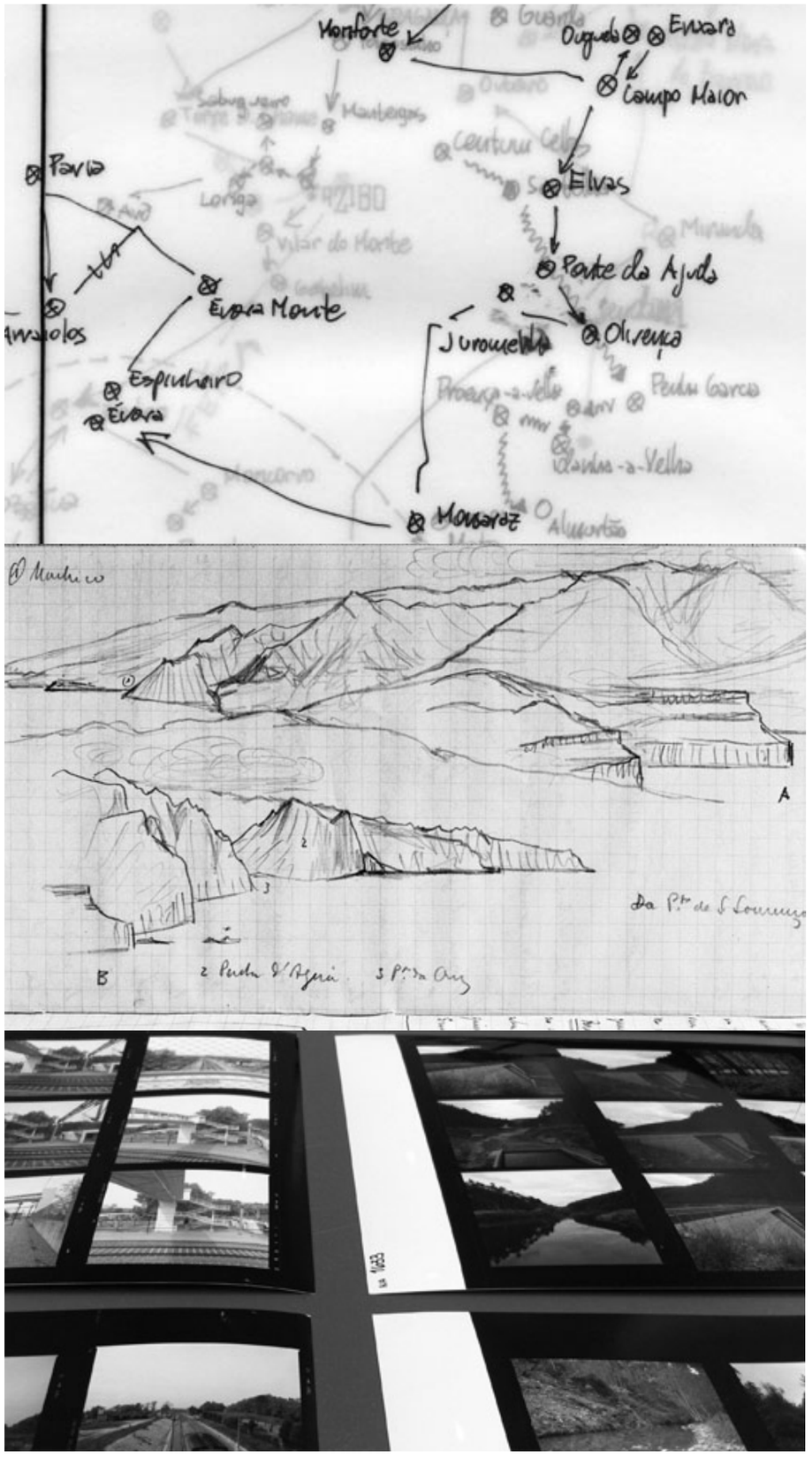



Imagem 003

Estudo de itinerários para o trabalho de campo, Duarte Belo

Imagem 004

Detalhe de caderno de campo de Orlando Ribeiro, Duarte Belo, 1997

Imagem 005

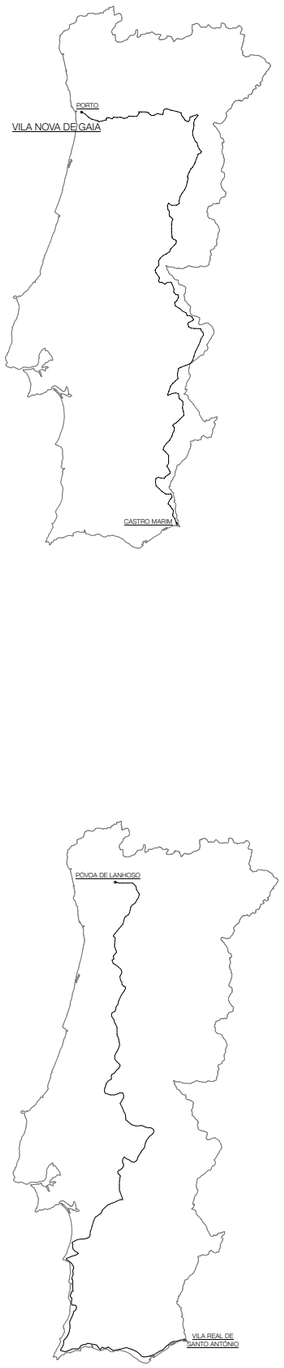
Fotografias analógicas, Duarte Belo

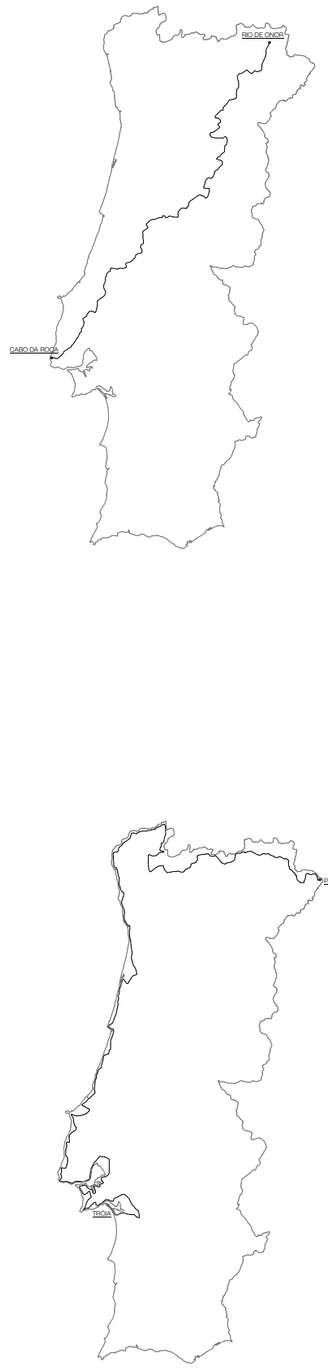
A colecção do fotógrafo Duarte Belo (Lisboa, 1968), iniciada em 1985 em diversas viagens, consiste em vários cadernos de fotografia realizados num curto espaço de tempo, numa aproximação da paisagem e cobrindo diversas situações espaciais. Tem como metodologia a definição de vários itinerários, que eram posteriormente percorridos e fotografados. Embora no início o projecto Horizonte Portugal não tivesse um objectivo definido, este foi-se formando e é agora o que é. É uma reflexão sobre o território português, que o fotógrafo define como objectivo *reinventar uma geografia de Portugal em moldes completamente novos, baseados na imagem fotográfica, em cartografia e, eventualmente, em pequenos textos* (BELO, 2012).

Para Duarte Belo a investigação cartográfica, iconográfica e bibliográfica é a base de qualquer trabalho de registo fotográfico. As cartas militares de Portugal, na escala 1/25 000 serviram de base para Duarte Belo caminhar o território, de forma metódica. Os mapas têm como objectivo catalogar estas marcas humanas sobre o território, procurando a sua reincidência. A eficiência procurada está nas infraestruturas do nosso quotidiano e que fazem parte da nossa viagem diária. Cada meio de transporte compreende o espaço físico do território de maneira diferente, assim como deixa a sua marca de uma forma diversa de todas as outras. Tudo isto constitui o ritmo que a cidade e o território têm, numa lógica que tem o tempo como ponto fulcral. Tem como principal objectivo a promoção de um tempo de acessibilidade e de proximidade. O caminhar é uma ferramenta de atravessamento do território.

Entre 2000 e 2008, Duarte Belo percorreu mais de 300000 quilómetros, a maior parte a pé. Nestes percursos, *alguns destes lugares são pela, sua natureza, de difícil acesso e, por isso, carecem de mais tempo e disponibilidade para o seu registo, outros, foram objecto de transformações recentes e, por isso, a sua imagem foi alterada* (BELO, 2012). Isto é, o fotógrafo tem conhecimento de que a fotografia retrata o momento exacto, mas que o lugar está em constante mudança. A fotografia cristaliza o momento, mas não o lugar. Assim, a intenção é que esse processo de catalogação do território nao se dê por terminado, pois *é uma das preocupações deste levantamento, o registo dos espaços que estão a ser transformados, particularmente devido a uma progressiva acção humana de transformação do território* (BELO, 2012).

O tempo está presente nas mudanças que se dão no território, mas também em relação ao período de tempo que levamos a percorrer o território. Duarte Belo percorre o território português maioritariamente a pé, chegando a lugares onde o carro ainda não chega, e abordando a paisagem de uma forma mais lenta. O caminhar a pé é mais demorado e rico, mas nem sempre possível de executar. Nesse caso são as formas de atravessar o terriório num período de tempo mais curto as mais directas e fáceis de executar. Esta dualidade do tempo verifica-se a várias escalas, desde a escala territorial à escala da rua. O tempo sente-se, e a sua passagem constata-se no espaço físico construído e na acção do caminhar.



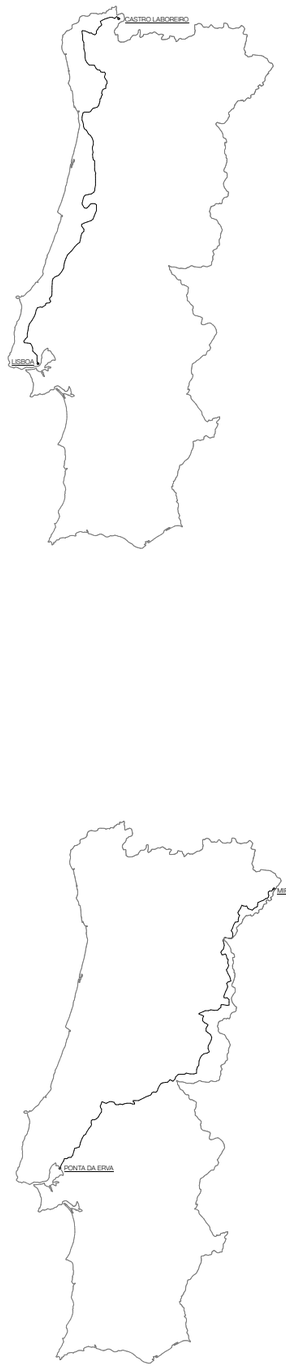
















Imagem 006

Itinerários traçados, percorridos e catalogados por Duarte Belo para o projecto *Horizonte Portugal*, 2013.

O território não é estático, está sim em permanente transformação. Nos seus itinerários, Duarte Belo mostra essa noção onde *se jogam as opções do trilho a seguir, na exploração da luz conveniente, no habitar de um momento efémero, repentino e vago* (BELO, 2012). Sabe que tudo estará diferente em poucos segundos, o que faz com que o seu projecto de trabalho nunca termine, e sim que se actualize. Assim, *nunca terá um fim, pois pretende-se que seja permanentemente actualizado com novas fotografias, com novas formas de navegação, não apenas pelo próprio sítio, mas principalmente pelo território português, por uma paisagem que está em constante transformação* (BELO, 2012).

A colecção de Duarte Belo já serviu diversas publicações, nomeadamente *Portugal Património – Guia-Inventário do Património Cultural e Natural*, *Portugal – O Sabor da Terra*, *Portugal – Luz e Sombra*, entre outros. Este último, com base no arquivo fotográfico de Orlando Ribeiro (1911-1997), procura fotografar os exactos locais que o geógrafo fotografou durante quase cinco décadas. Isto é, ocupar o lugar que Orlando Ribeiro em tempos ocupou. As fotografias conseguidas *dão-nos conta, com fascínio e inquietação, do poder avassalador do tempo e das imparáveis construções humanas, na modelação da identidade de um povo* (BELO, 2012). As fotografias mostram a importância do factor tempo evidenciando a mudança física por que Portugal passou. O trabalho de recolha de imagens de Orlando Ribeiro durou toda a sua vida. Duarte Belo utiliza esse facto para explicar como o tempo influencia tudo o que fazemos:

> *Portugal foi, agora, percorrido em cerca de duas semanas. Foram perto de seis mil quilómetros: uma viagem relâmpago em relação a outros trabalhos de muito maior demora, por envolverem muitos mais lugares. (…) Com este facto quis-se marcar a diferença fundamental em relação ao trabalho de Orlando Ribeiro, que se desenvolveu ao longo de mais de quatro décadas. O tempo de uma vida de trabalho, por oposição ao imediatismo da contemporaneidade.* **(5)**

O território actual diverge da concepção de antigamente e difere do que virá a ser no futuro. As formas de percorrê-lo mudam, assim como a sua paisagem construída se estende pelo território. As fotografias de Duarte Belo são, mais que tudo, o documentar de um caminhar e um processo de leitura do território, onde este é a sua metodologia de aprendizagem.



**(4)** BELO, Duarte. *Portugal – Luz e Sombra. O País depois de Orlando Ribeiro.* Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2012. p. 15.



Imagem 007

*A line made by walking*, Richard Long, 1967

Imagem 008

*Two rivers waterline*, Richard Long, 2010

O caminhar tem uma relação próxima com a fotografia de paisagem e com a *land art*. Esta última expressão artística começa a surgir em 1966, quando Tony Smith (1912-1980) relata a sua viagem a uma auto-estrada em construção, em Nova Iorque. Para este, a estrada pode ser vista como símbolo e objecto do lugar de transição e como a experiência da passagem em si mesma, como *atitude que se torna forma* **(5)**. Um percurso é a experiência do espaço vivido a diferentes escalas, desde a territorial até à urbana e de rua.

Um ano após a publicação da viagem de Tony Smith, surge *A line made by walking* (1967), um dos trabalhos mais conhecidos de Richard Long (1945) **(6)** e que combina duas actividades, supostamente díspares: a escultura (como uma linha) e o caminhar (a acção).

> *Escolhi fazer a arte caminhando, utilizando linhas e círculos, ou pedras e dias.* **(9)**

O dia é uma das suas ferramentas de trabalho, sem a qual nada era possível, equivalente à acção do caminhar como transformador do território. Hamish Fulton, um inglês que acompanhava muitas vezes Richard Long nas suas viagens, escreveu diversos livros sobre o artista, onde defende que *a única coisa que temos de tomar de uma paisagem são fotografias. A única coisa que temos de deixar nela é o rasto dos passos* (FULTON, 1991).

O percurso, como ideia, antecede o seu traçado. A linha define a zona de passagem e movimento, sendo a nossa escrita sobre o território. Pode ser o início de um projecto ou apenas a recorrência da passagem na cidade. Só depois deste primeiro momento é que o percurso ganha forma. A radicalidade do trabalho de Richard Long consiste na efemeridade da sua obra, onde pouco tempo depois a linha desenhada desaparece, ficando só a memória dela através da fotografia. A sucessão da passagem sobre um lugar leva à incorporação desse percurso na paisagem. O caminhar sistematiza então o percurso, onde a acção transforma o lugar. Para Michel de Certeau (1925-1986), *os jogos dos passos moldam espaços. Tecem os lugares, [onde o ato de caminhar] … é um processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre (…) implica relações entre posições diferenciadas, ou seja, controlos programáticos sob a forma de movimentos* (CERTEAU, 1994). Os diversos fluxos na cidade mostram o conhecimento sobre as suas estruturas e movimentos. É porque já experienciamos a cidade que sabemos distinguir a forma de a percorrer, em função do tempo. O oposto é quando nos perdemos ou nela experienciamos o *andare a Zonzo* **(8)** de Francesco Careri.



**(5)** *When Attitudes Becomes Form* é o título da exposição apresentada no Kunsthalle de Berna em 1969, pelo curador Harald Szeemann (In CARERI, Francesco. *Walkscapes. O caminhar como prática estética.* São Paulo: Editorial Gustavo Gilli, 2013. p. 112).

**(6)** Richard Long questiona a expressão artística tradicional e tentou, por isso, acabar com o limite que os locais habituais de exposição impunham.

**(7)** LONG, Richard. Citação. (In CARERI, Francesco. *Walkscapes. O caminhar como prática estética.* São Paulo: Editorial Gustavo Gilli, 2013. p. 110.)

**(8)** Significa *perder tempo vagando sem objectivo* (In CARERI, Francesco. *Walkscapes. O caminhar como prática estética.* São Paulo: Editorial Gustavo Gilli, 2013. p. 162).

Vias rápidas

Linha de comboio

Topografia

Capitais de distrito

Concelho de Vila Nova de Gaia

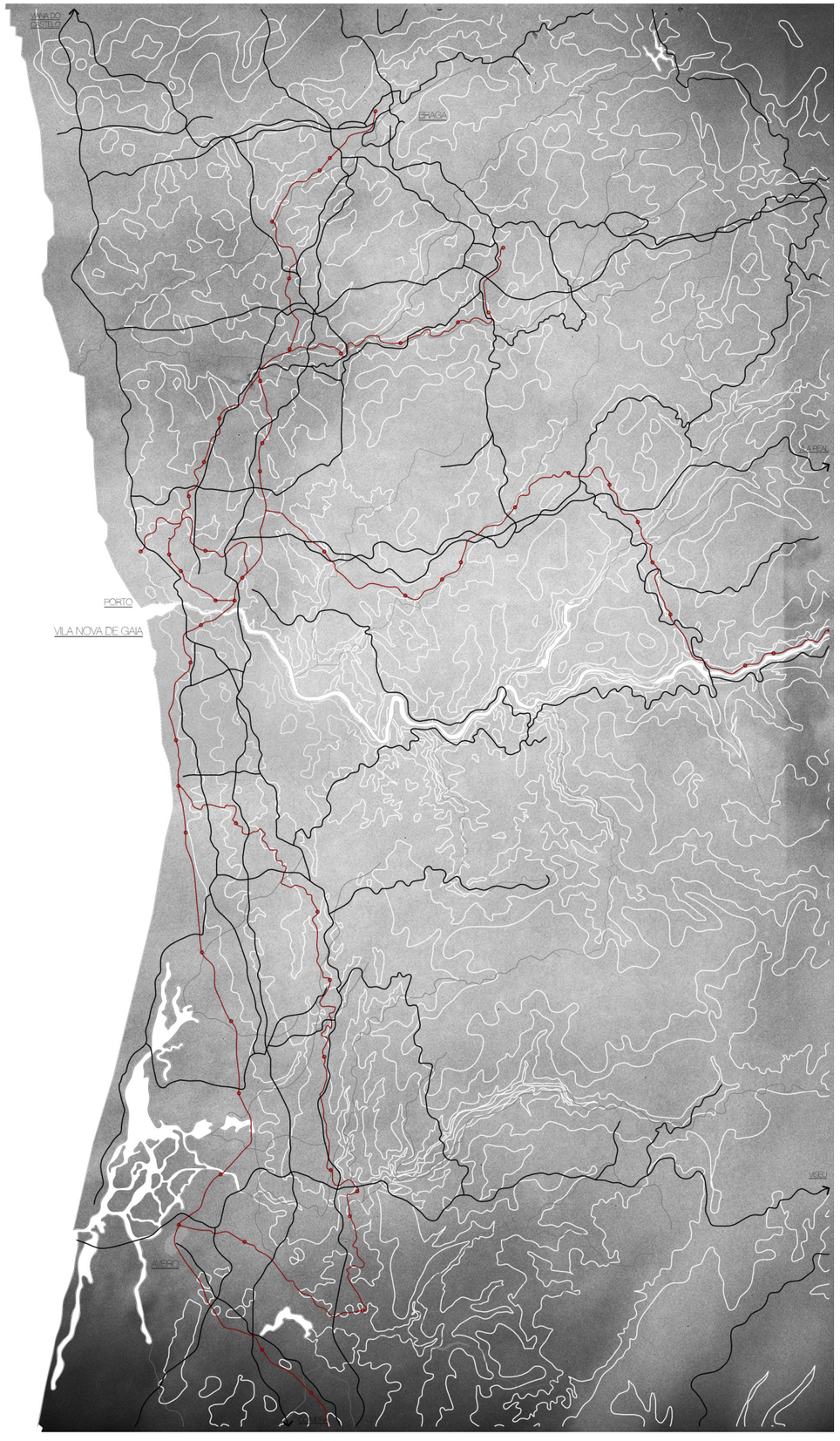





Imagem 009

Rede de ligações no norte de Portugal, entre as cidades de Aveiro, Porto e Braga (capitais de distrito).

O caminhar, para além de ser uma ferramenta de conhecimento do território constata também que as imposições naturais à continuidade são muitas. A topografia modelou o território, assim como a distância, o mar e os rios. Os esquemas de ligação no território surgem como resposta a uma necessidade, quase primária, de querer dominá-lo. De querer que seja a sua imagem, onde todo e qualquer lugar está interligado. A paisagem é objecto de estudo e análise, numa tentativa de compreensão, para assim intervir e fazer com que a nova construção seja parte integrante desta. É a apropriação e transformação de um sítio em lugar, baseada na leitura que fazemos dele, que faz do território um produto social: resulta de séculos de interacção do homem com o meio envolvente.

A resposta a estes problemas de acessibilidade foram surgindo, onde agora se tem a impressão que a cidade não termina, que acção do homem sobre o terrritório é contínua, e poucos são os lugares onde este não interviu. Para Duarte Belo, *as cidades, toda a imensa complexidade dos seus labirintos multidimensionais, são o exemplo mais acabado de um território quase exclusivamente humano* (BELO, 2012). Este processo é por um lado orgânico e contínuo, por outro fruto do planeameamento e de adequação deste ao tempo que é vivido. Esta ideia de ligação faz parte de um projecto, de uma visão assumida que difere em cada momento histórico. O objectivo é claro: não parar.

> É diferente, muito diferente, o modo como habitamos os lugares, a sua diversidade crescente, e a velocidade com que nos deslocamos entre dois pontos mais ou menos afastados. **(10)**

O território é composto pela diversidade: na densidade de ocupação do solo, nos usos e nos vazios urbanos (onde, por motivos geográficos ou naturais, não é permitida a urbanização). Porém, o isolamento total é passado, assim como a imagem de um Portugal não-tocado, não-humano. Nas fotografias de Duarte Belo mostra-se também esse Portugal, numa visão própria. São já poucos esses lugares, e por si só, por não serem em si imagem do homem, merecem ser fotografados e catalogados. Nesses locais ainda não surgiu a necessidade de mudança, de construir algo naquele lugar e de uni-lo a tantos outros.

Os meios de transporte deram origem a novas formas de crescimento, e a novas noções de *cidade*: a acessibilidade é parte da composição e estrutura espacial do território. Nas palavras de Francesco Careri, *a cidade revela-se um espaço do "estar" interamente atravessado pelos territórios do "ir"* (CARERI, 2013). Estes esquemas de conexão têm por base a compreensão do território, do seu relevo, da sua hidrografia e de todos os seus pontos fortes, aproveitando a acessibilidade conseguida até então para fazer mais e melhor. No entanto, a necessidade de ligação cresce substancialmente quando o território é cortado em dois, literalmente, como acontece com o rio. Apesar do relevo e da distância serem um obstáculo, a principal barreira física existente no norte de Portugal é o rio Douro. Este, com uma grande dimensão territorial, nasce em Espanha e desagua no Oceano Atlântico. Não é possível atravessá-lo por terra a partir de Portugal. Esta necessidade e vontade de unir algo que se encontra separado, explica todas as ligações existentes no território.

> *Por uma conclusão bem natural, a ideia de Civilização, para Jacinto, não se separava da imagem da Cidade, duma enorme Cidade, com todos os seus vastos órgãos funcionando poderosamente. (…) Que criação augusta, a da Cidade! Só por ela, Zé Fernandes, só por ela, pode o homem soberbamente afirmar a sua alma!...* **(9)**
>
> Eça de Queirós



**(9)** QUEIRÓS, Eça de. *A Cidade e as Serras*. Lisboa: Temas e Debates, 2001 [1901]..

**(10)** BELO, Duarte. *Portugal – Luz e Sombra. O País depois de Orlando Ribeiro.* Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2012. p. 15.

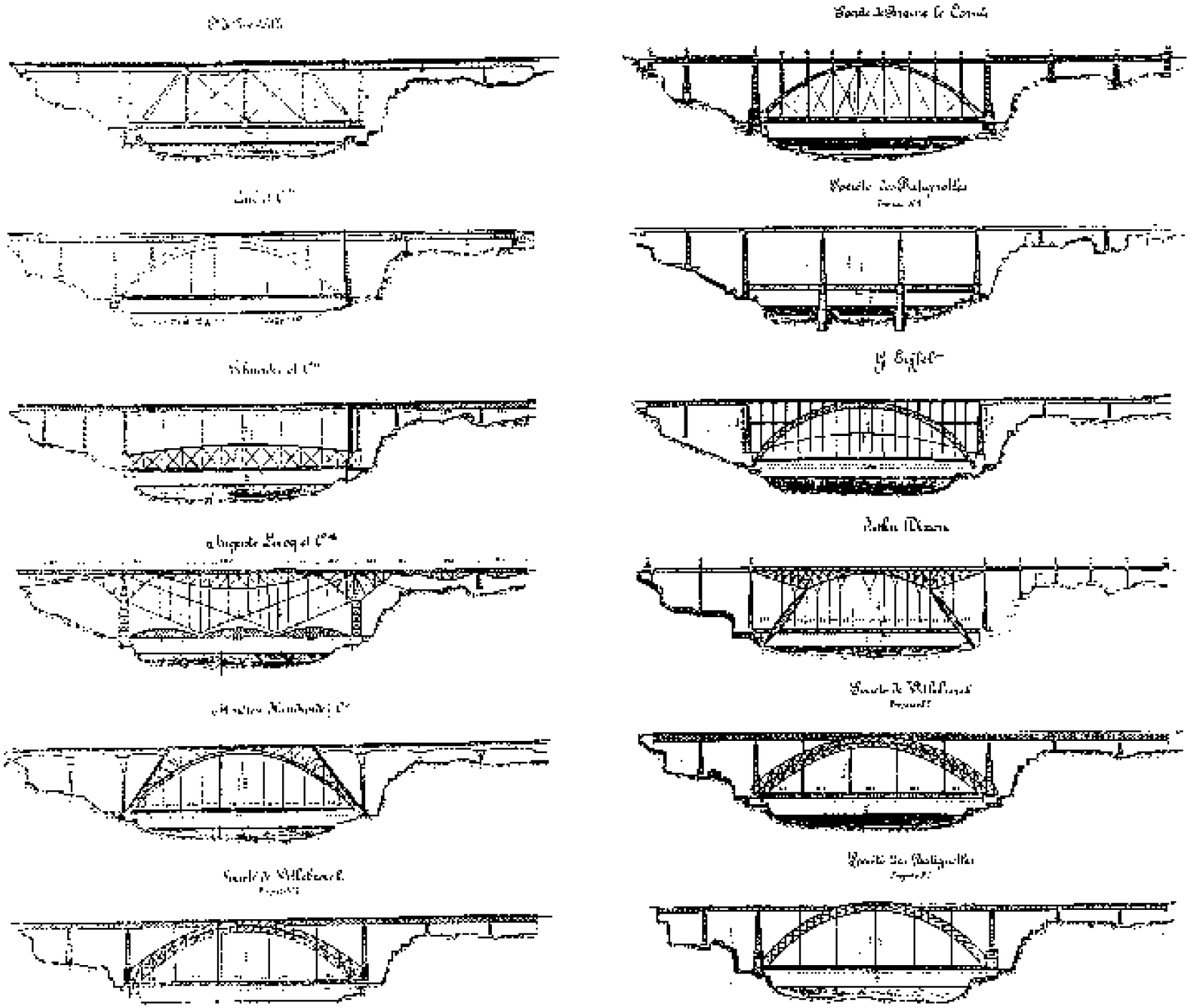


Imagem 010

Projectos para a Ponte D. Luís I.

Em cada um dos doze projectos realizados estabelece-se uma relação diferente entre margens, assim como com a diferença de cotas. O lugar exacto para efectuar essa transição também altera o que faz com que, conforme o projecto escolhido, divergeria o posterior desenvolvimento de Vila Nova de Gaia.

O sociólogo alemão Georg Simmel (1858-1918) estudou fenómenos da vida urbana contemporânea. No seu ensaio *Bridge and Door* **(11)** aborda o tema da conexão e separação, sendo a *ponte* o primeiro e a *porta* o segundo. Para o autor, a ponte é um símbolo, com um significado individual. É construída para aquele lugar específico, uma síntese feita pelo homem, que consiste na consciência de que algo se encontra separado. Assim, torna-se nosso objectivo e necessidade ligar o que se encontra dividido, como estão as duas margens de um rio. A ponte torna-se na constatação da separação, com um objectivo prático. É-nos permitido deslocar-nos sobre ela sendo que, enquanto a passamos, estamos num espaço entre o céu e a terra. É uma linha que une dois pontos e que nos dá uma direcção, sendo a materialização de um movimento, que tem o seu início e fim.

> *The bridge becomes an aesthetic value insofar as it accomplishes the connection between what is separated not only in reality and in order to fulfil practical goals, but in making it directly visible. The bridge gives to the eye the same support for connecting the sides of the landscape as it does to the body for practical reality.* **(12)**

A ponte é símbolo de como a arquitectura produz lugares, como explica o ensaio *Building Dwelling Thinking* **(13)** de Martin Heidegger (1889-1976). Faz do ambiente um todo unificado, revelando o valor da paisagem, tornando-se em *lugar*. Esse ponto na margem, da construção da ponte, passa a ser entendido de maneira diferente. É o lugar que permite a passagem para a outra margem. A ponte renegocia o papel do rio, tendo um grande impacto no ponto das margens onde se instala. Ao permitir que as pessoas passem o rio naquele lugar específico, esse local muda. Passa a conter em si a noção de lugar, com determinada localização.

> *The [place] is not already there before the bridge is. Before the bridge stands, there are of course many spots along the stream that can be occupied by something. One of them proves to be a [place], and does so because of the bridge. Thus the bridge does not come first to a [place] to stand in it; rather a [place] comes into existence only by virtue of the bridge.* **(14)**

Quem usufruir da ponte com regularidade passa a entendê-la como algo familiar, renegociando a relação desta com o mundo. Assim, o construir pretende tornar-se em lugar, descodificando os significados do ambiente criado e reclamado. A paisagem é revelada pela produção de uma localização, e onde a ponte passa a fazer parte do quotidiano da cidade.

As rotinas e percursos do dia-a-dia são cada vez mais segmentados. A velocidade é muito mais intensa e o tempo cronometrado. O espaço que a sociedade contemporânea constrói tem como metáfora a viagem, onde o movimento se coordena com o olhar. Muda *a nossa percepção do tempo, mas também o uso que dele fazemos, a forma como dele dispomos* (AUGÉ, 1994). Marc Augé (1953), no livro *Não-lugares* fala desta efemeridade do lugar de passagem, definindo-o como um *não-lugar*. Este é o oposto do lugar, caracterizado por possuir identidade, história e pela relação que estabelece com os indivíduos. Ao minimizar o espaço-tempo surgem, cada vez mais, estes não-lugares, que são caracterizados pela experiência urbana no solitário anonimato. Estas são zonas de circulação como as auto-estradas, aeroportos, etc, que tornam todos os fluxos no território mais rápidos, respondendo às necessidades.



**(11)** SIMMEL, Georg. *Bridge and Door*. In LEACH, Neil, org. *Rethinking Architecture. A reader in cultural theory.* Londres: Routledge, 1997 [1909]. pp. 66-69.

**(12)** SIMMEL, Georg. *op. cit.* P. 67.

**(13)** HEIDEGGER, Martin. *Building, Dwelling, Thinking*. In LEACH, Neil, org. *Rethinking Architecture. A reader in Cultural Theory*. Londres: Routledge, 1997 [1951]. Pp. 95-104.

**(14)** HEIDEGGER, Martin. *op. cit. p.* 100.





Imagem 011

Vila Nova de Gaia, Duarte Belo, 1998

Imagem 012

Ponte D. Luís I, Duarte Belo, 1990

As ligações que se estabeleceram com o território alteraram a forma como o percorremos. Francisco e Manuel Aires Mateus, ao proporem o projecto da Praça das Portagens na A2, veêm a auto-estrada como um *novo território que, indiferentemente, se sobrepõe aos demais* (MATEUS, 2001). Um território linear, com regras e sensações próprias, que mudam à medida que se atravessa o território. A auto-estrada foi um dos gestos de maior impacto numa paisagem, em muitos pontos, ainda virgem. Esta pode ser considerada a *ponte* do mundo contemporâneo por ligar lugares, mas por ser também um *não-lugar*. Este acaba por representar uma ideia negativa, sendo pertinente a questão se serão de interesse social estes espaços de circulação e comunicação, pois *os lugares antropológicos são produtores de social orgânico e os não-lugares criam uma contratualidade solitária* (AUGÉ, 1994).

A noção de *lugar* e *não-lugar* de Augé difere da de Michel de Certeau, que utiliza as expressões de *lugar* e *espaço* para caracterizar a experiência urbana. Para Certeau, o lugar é *a ordem segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência* (CERTEAU, 1994). Por outro lado, o espaço é o nosso movimento na cidade, é um *lugar praticado*. É o nosso caminhar e interacção com a cidade o que transforma a rua em espaço, existindo *sempre que se tomam em conta vetores de direção, quantidades de velocidade e a variável tempo* (CERTEAU, 1994). Assim, a diferença entre caminho (espaço) e auto-estrada (não-lugar) está na origem da acção. Ambos fazem parte de uma intenção que temos, e que se materializa. No entanto, o caminho ao longo do período de tempo que o percorremos, possui elementos que o caracterizam, dando-lhe identidade e interagindo com o caminhante. A auto-estrada, por sua vez, é apenas um meio onde a intenção é deslocarmo-nos de um ponto ao outro. É uma linha definida por práticas sociais inerentes à nossa vontade, apenas unindo lugares e não representando uma vontade em si. Para o arquitecto italiano Vittorio Gregotti (1927) a materialização dessa intenção começa a ganhar forma quando, antes de toda e qualquer construção, o homem marca o lugar: *Before a support was transformed into a column, a roof into a pediment, and stone heaped upon stone, man put stone on the ground in order to recognise place in the midst of the unknown universe and thereby measure and modify it.* **(15)**

São os lugares que fazem a cidade. No entanto, são as ligações que estabelecem com a envolvente que a movimentam: os *espaços* de Certeau. Estes caminhos que atravessam a cidade interagem com o caminhante, onde a direcção, velocidade e o tempo se tornam na sua dinâmica. Assim, um corte ou abrandamento destes fluxos faz com que a cidade perca o seu movimento e não interaja da mesma forma com este. A topografia pode ser vista como uma barreira física à sua continuidade, restringindo os movimentos, e dividindo lugares. Em Vila Nova de Gaia, por exemplo, há uma clara divisão entre a beira-rio e a cidade que se estabeleceu à cota alta. A rede de ligações entre lugares modelou-se à topografia onde, ainda hoje, o desnível acentuado é um obstáculo à comunicação entre cidade e utilizador. O caminhar pelas ruas e escadas íngremes resulta num tempo de percurso longo para o actual quotidiano na cidade que se gere, cada vez mais, numa lógica de diminuição do tempo de deslocação.



**(15)** GREGOTTI, Vittorio. *Territory and Architecture*. In NESBITT, Kate, org. *Theorizing a new agenda for architecture. An anthology of architectural theory 1965-1995*. Nova Iorque: Princeton Architectural Press, 1996. pp. 342.



Imagem 013

Calçada da Serra em Vila Nova de Gaia, Autor não identificado, 1950

## O território num tempo mais ou menos duradouro

Para trabalhar em determinado território é necessário perceber quais os nossos movimentos nesse lugar, os seus diferentes tempos, assim como o conjunto de sensações que se vive durante a sua passagem. Os cenários diferenciam-se consoante o percurso é mais ou menos alargado no tempo, numa aproximação progressiva em contraponto a uma aproximação rápida ao território. Diferencia-se o percurso que é de descoberta e de lazer, e o que pretende encurtar o tempo de deslocação. O território é descoberto através da velocidade, enquanto dimensão. Em qualquer percurso, esta muda as vibrações, o ruído, a leitura da paisagem e as sensações vividas.

A personagem literária do *flâneur* aborda o deslocar livremente no espaço urbano, questão que se desenvolveu principalmente com a alteração dos meios de transportes na cidade. Esta, personagem individual, detém um importante papel na compreensão da cidade moderna, presente na literatura da época. Retrata a cidade através do caminhar em marcha lenta, como forma de assimilar a variedade da paisagem na cidade.

> *Para o perfeito flâneur, para o observador apaixonado, escolher domicílio no número, no ondulante, no movimento, no fugidio e no infinito é um imenso prazer.* **(16)**

É um explorador urbano e conhecedor da cidade e das suas ruas, *uma espécie de botânico do asfalto* (MOLDER, 2011) que retrata a experiência urbana através da sua experiência individual como personagem literária. Para Walter Benjamin, no seu ensaio sobre o poeta Charles Baudelaire, *o flâneur comprazia-se em adequar-se ao ritmo das tartarugas. Se fosse por ele, o progresso deveria andar num ritmo similar* (BENJAMIN, 1975). A acção deste perante a cidade seria a de se perder nela de forma livre, numa temporalidade própria e num período de tempo mais alargado. No fundo, trata-se de *extrair o eterno do transitório* (MOLDER, 2011), por vezes com conotação negativa.

A rua é o traço dominante na experiência urbana, sendo mais que um simples caminho no chão. O homem antecipa o percurso e obstáculos através da rua. É o que o orienta no espaço, com as características necessárias: *um sentido de fácil acesso, de direcção clara, de limites bem definidos para um avanço seguro* **(17)**. Estas ligações entre lugares são a base de qualquer cidade e o que orienta o nosso movimento e funcionamento nela. As ruas estreitas e sinuosas, assim como as diferenças abruptas entre cotas são o principal impedimento à diminuição do tempo de deslocamento na cidade, em locais onde o carro e os transportes públicos não chegam.



**(16)** MOLDER, Maria Filomena. *O Químico e o Alquimista. Benjamin, leitor de Baudelaire*. Lisboa: Relógio D'Água Editores, 2011. p. 190.

**(17)** ARNHEIM, Rudolf. *A Dinâmica da Forma Arquitectónica*. Trad. Wanda Ramos. Lisboa: Editorial Presença, 1988 [1977]. p. 70.





Imagem 014

Vila Nova de Gaia, Duarte Belo, 1998

Imagem 015

*La Granja Escalator*, Elías Torres e José Antonio Martínez, 2000

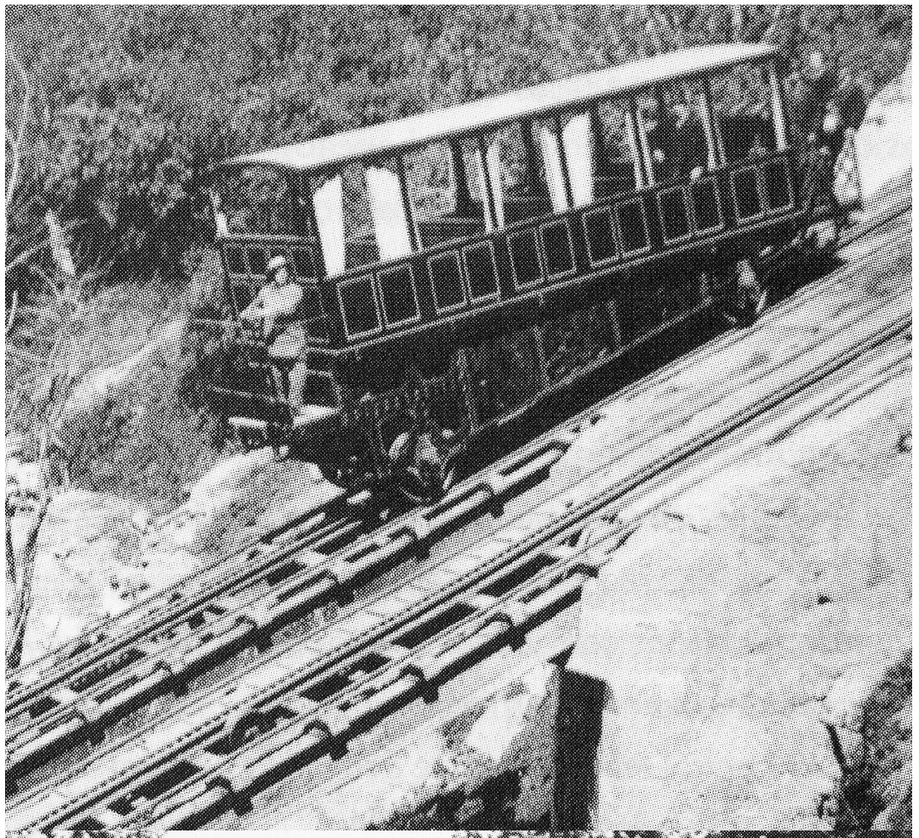
Surgem, então, os elevadores, os funiculares, os teleféricos, etc, que respondem à questão de como ligar a cidade baixa à cidade alta, através de movimentos mecânicos, produzindo fluxos colectivos intensos. São estruturas mecânicas e standardizadas que são já presença assídua na imagem da cidade. Fazem parte de percursos pedonais assistidos onde se verifica a necessidade de reanimar um tecido que, pela sua topografia, não é favorável ao uso quotidiano.

Os deslocamentos na cidade realizados através de meios mecânicos são importantes vias na continuidade desejada de uma cidade. Para além de nos levarem a certo e determinado lugar de forma mais acessível, constituem um serviço e equipamento imprescindível para o bom funcionamento do lugar. A questão da articulação do território é posta em dois níveis distintos que têm como base o caminhar: acessível no percurso quotidiano, onde este equipamento é visto como um meio; e como nova forma de conhecimento da cidade, onde este acesso é mais um ponto de vista para o *flâneur* de Walter Benjamin ter sobre a cidade. Isto é, há o caminhar *na* cidade e o caminhar *pela* cidade. A experiência da viagem e de caminhar entre os diferentes espaços da cidade é apresentado em dois tempos diferentes. Em ambos os casos o que interessa, mais do que o destino a que se propõe chegar, é o percurso em si. O trajecto tem o papel principal neste jogo topográfico, onde o caminhar revela novas possibilidades de conexão entre lugares, coordenando passagens desobstuídas com os restantes transportes públicos.

Os percursos assistidos por meios mecânicos partem de um percurso mais alargado na cidade e tentam que esse instante preciso, de subida vertical, seja um momento marcado e único, onde através da arquitectura se despertam sensações não possíveis num percurso a pé. As escadas mecânicas de Toledo **(18)**, por exemplo, demonstram a importância do caminhar e do percurso que essa actividade consolida. É mais do que começar num ponto e acabar noutro, mas sim a importância desse tempo de passagem. Acaba por, a determinada altura, ser fulcral na apreensão da experiência que é caminhar *pela* e *na* cidade de Toledo. Um projecto não é durável só por ser construído num material que o é, mas sim por consolidar relações e intenções que possam definir uma nova experiência do lugar, ajudando a criar uma cidade mais praticável.



**(18)** Projecto *La Granja Escalator* (2000) em Toledo, dos arquitectos Elías Torres e José Antonio Martínez Lapeña. Percurso mecânico que vence um desnível de 30m. (Disponível em www.jamlet.net [Consult. 29 Set. 2014])



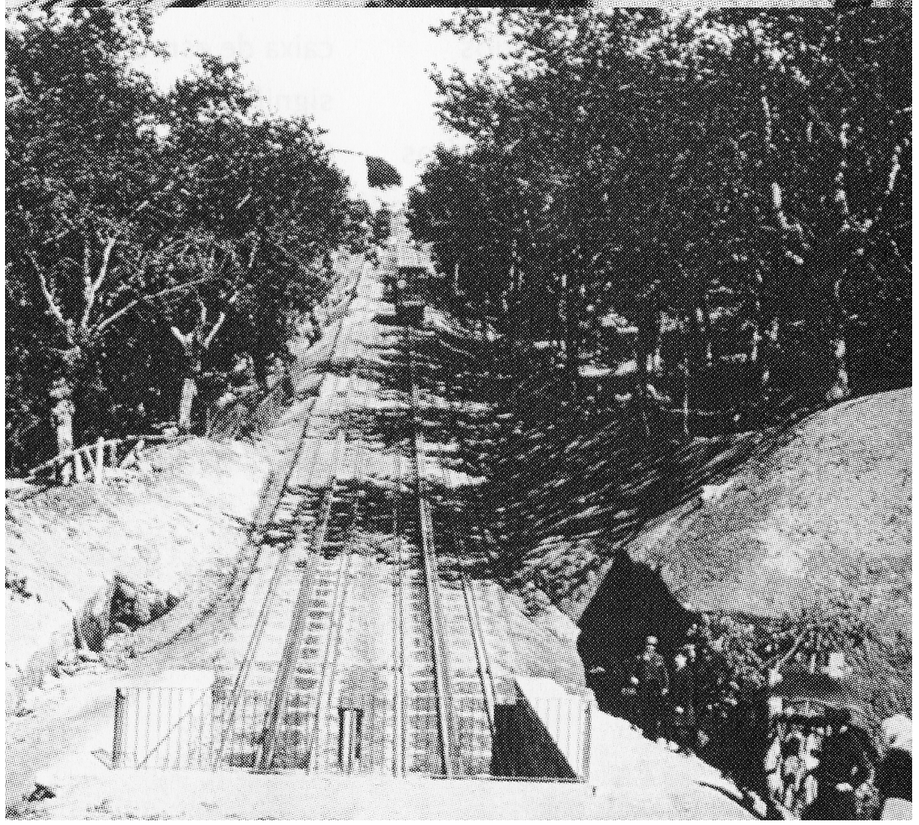


Imagem 0*16*

Elevador do Bom Jesus visto de perfil, Emílio Biel, 1882

Imagem 017

Elevador do Bom Jesus visto de frente, Emílio Biel,

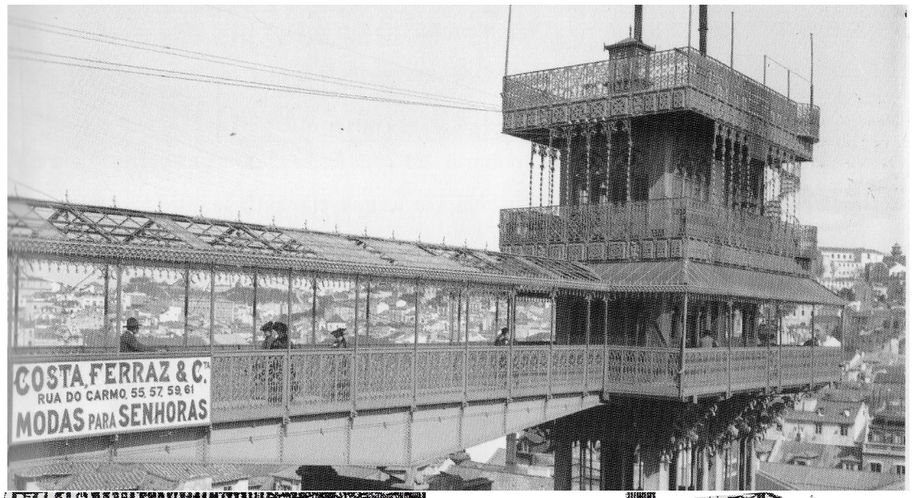
1882

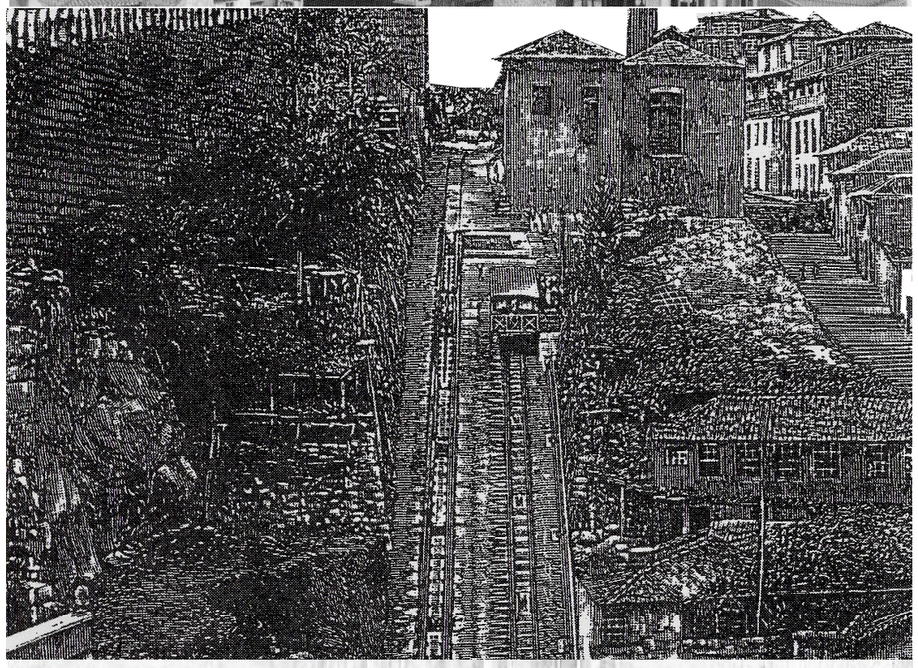
Abordar os elevadores, ascensores, funiculares, teleféricos ou escadas mecânicas é falar sobre um meio de transporte urbano que começou a surgir em Portugal nos anos 80 do século XIX e que pela sua aceitação, rapidamente se tornou numa solução imprescindível. Com facilidade substitui a chegada a pé, pela colina numa subida mais rápida e menos dolorosa. Têm como característica principal os percursos curtos e a simplicidade do seu mecanismo. Respondem ao impulso da sociedade contemporânea de acelerar os movimentos na cidade. Estes sistemas mecânicos de acesso à encosta, constituem elementos estruturadores de uma nova lógica de acessibilidade. São acessos assistidos a uma parte da cidade de difícil acesso, numa tentativa de diminuição do tempo de deslocação. São adequados a lugares onde, pela sua especificidade topográfica, sofrem de uma grande pendente e desnível. A principal vantagem destes sistemas é a comodidade e o tempo de duração da viagem que liga duas cotas distintas. A poucos minutos de distância, pode subir-se a cidade e esta passa a ser compreendida de outra forma.

Raul Mesnier de Ponsard **(19)** foi o principal intermediário e impulsionador dos elevadores e ascensores em Portugal. Depois do sucesso com o Elevador do Bom Jesus em Braga em 1882, *nunca mais parou de construir funiculares e outros meios de locomução, como elevadores, cable-cars e caminhos-de-ferro de montanha* (CORDEIRO, 2001). Este foi o primeiro funicular construído na Península Ibérica, e surgiu pela necessidade de ligar o centro da cidade ao topo da escadaria do santuário do Bom Jesus do Monte. Assente num plano inclinado (com cerca de 42% de inclinação e 116m de desnível), este percurso permite em 4 minutos subir-se a colina. É composto por duas cabines ligadas entre si, em contrapeso. Sobem e descem alternadamente, com uma capacidade para 39 pessoas. Com a construção do elevador pretendia-se reforçar a procura do santuário do Bom Jesus, criando condições que se tornassem apelativas aos visitantes.



**(19)** Raul Mesnier de Ponsard foi um engenheiro português, de ascendência francesa. Nasceu no Porto a 2 de Abril de 1848, repartindo-se na sua juventude pela cidade do Porto, Braga e Coimbra. Estagiou com construtores de caminhos-de-ferro de montanha na Suíça, mas é em Portugal que aplica os conhecimentos adquiridos.



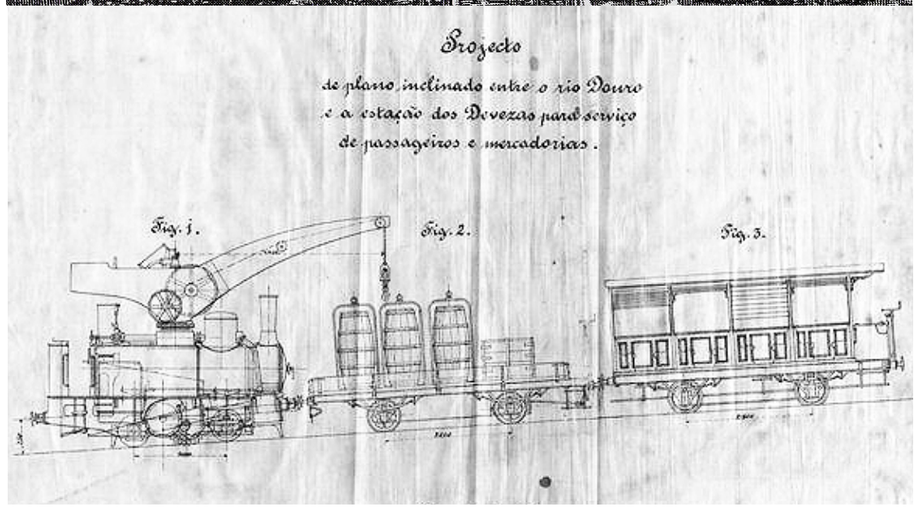



Imagem 018

Elevador de Santa Justa, Autor não identificado, início séc. XX

Imagem 019

Antigo Elevador dos Guindais (gravura), Autor não identificado, 1891

Imagem 020

Projecto para Elevador da Calçada das Freiras (desenho), Raul Mesnier, 1873

Em Lisboa, a autarquia aceitou a construção de nove funiculares e elevadores em diversos pontos da cidade: o Funicular do Lavra em 1884, o Funicular da Glória em 1885, o *Cable-car* da Estrela em 1890, o Funicular da Bica, o Elevador do Chiado ambos em 1892, o *Cable-car* da Graça em 1893, o Elevador de S. Julião em 1897, o *Cable-car* de S. Sebastião da Pedreira em 1899 e por fim, o Elevador de Santa Justa em 1902. Apenas com este último é que Mesnier conheceu notoriedade. Muitos destes elevadores já não existem pela concorrência que o eléctrico suscitou, nomeadamente a carreira número 28, assim como os autocarros. Apenas estão em funcionamento o de Santa Justa, do Lavra, da Bica e o da Glória.

Na sua cidade natal, Porto, Raul Mesnier projecta o Funicular dos Guindais em 1891. Este integrava um sistema de ligações entre o rio e a cidade à cota alta, assim como a outros meios de transporte. Já se verificava a necessidade de reforçar as ligações indispensáveis ao crescimento da cidade. Com este elevador, os dois tabuleiros da ponte D. Luís I estariam mais próximos. Estas ligações deveriam tornar-se cada vez mais cómodas, rápidas e económicas. Transportava cerca de 40 passageiros e pequenas mercadorias, e o percurso era feito em 5 minutos. Neste projecto de Raul Mesnier o elevador era maioritariamente a céu aberto existindo uma paragem a meio do percurso. Era constituído por duas carruagens e uma terceira em contrapeso.

Em 1892, Mesnier projecta o Elevador da Calçada das Freiras (agora Rua de Serpa Pinto) em Vila Nova de Gaia. Este faz a ligação entre o porto do cais de Gaia e a Estação ferroviária das Devesas. O elevador gaiense era puxado por uma locomotiva a vapor, utilizando uma cremalheira para subir a íngreme calçada, com uma extensão de linha de 750m. Era usado para transportar barris de vinho do Porto entre os vários armazéns assim como passageiros, facilitando e diminuindo o tempo de transporte. No entanto, acabou por ser desactivado no início da década de 1920. A este projecto sucedem outros com intenções semelhantes onde, a partir de sistemas mecânicos, se procura uma cidade contínua. Porém, devido ao acidente de 1893, estes acabaram por não se realizar. São conhecidas mais três ligações, que acabaram por não se realizar:

> *entre a Alfândega e o Campo das Mártires da Pátria, entre a Rua de Belmonte e a Vitória e entre o largo da Feira de S. Bento e a avenida superior da ponte D. Luís I* (GUEDES, 2003).

Assim, a partir deste exemplo de Raul Mesnier de Ponsard constata-se que este tipo de soluções na cidade não são recentes. Adequam-se à cidade contemporânea, onde as restrições de acesso do transporte individual nos centros históricos fazem com que seja vital encontrar outros meios que promovam a continuidade do caminhar. É uma alternativa ao convencional transporte público, com maior capacidade de resposta, a trajectos relativamente pequenos. Os percursos assistidos têm uma cadência que é constante, sem atrasos e sem tempo de espera, o que difere de outros meios de transporte.

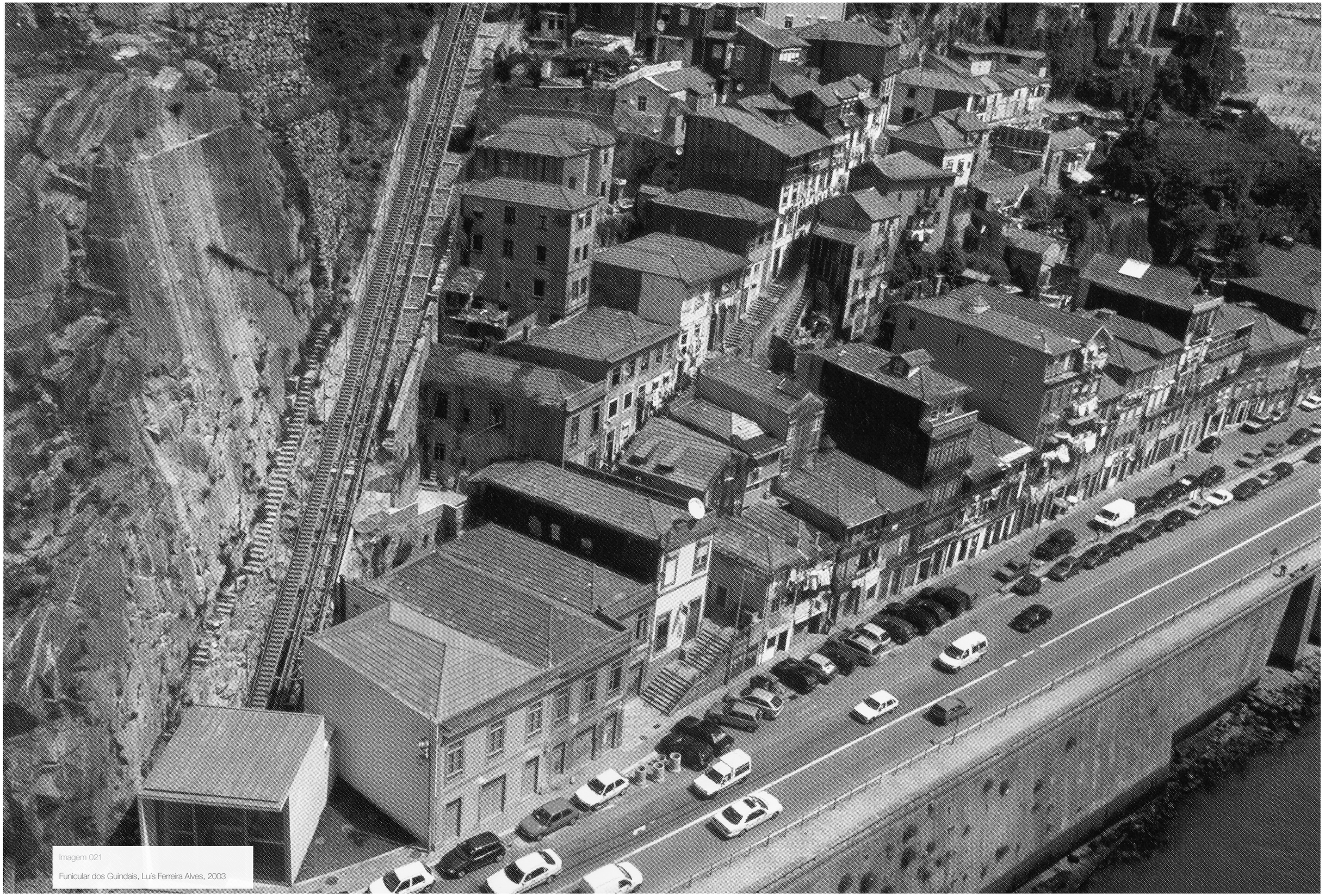


Imagem 021

Funicular dos Guindais, Luís Ferreira Alves, 2003

O Porto mostra um elevado défice quanto às acessibilidades na cidade. A encosta dos Guindais é um dos lugares onde é mais difícil realizar a transição entre a cota baixa e a cota alta, pelo seu desnível: *não são mais que ruelas, escadarias ou sinuosos percursos entre casas e muros (…) mas não são funcionais, nem apelativas a quem as usa no dia a dia de trabalho* (FERNANDES, 2003). A encosta é habitada o que torna imprescindível esta vontade de aproximar o território. Os vários núcleos de habitação operária relembram a sua actividade económica ligada ao rio.

A reconstrução do Funicular dos Guindais enquadra-se no âmbito da *Capital Europeia da Cultura, Porto 2001*. A partir deste programa de intervenção urbana propunha-se contrariar o afastamento da beira-rio, sendo *essencial manter uma ideia de cidade contínua e diversa mas homogénea, sem a qual não há nem pode haver tecido que resista* (FERNANDES, 2003). É a partir da proposta de 1995/98 presente no plano de requalificação *Frente Ribeirinha entre as Pontes D. Luís I e D. Maria* para o Funicular dos Guindais que este projecto toma forma, ambos do mesmo arquitecto Adalberto Dias. Assim, em 2001 o Funicular dos Guindais foi reinaugurado. Faz parte de um percurso mais alargado, unido a outros meios de transportes públicos à cota alta e à cota baixa. Liga a Av. Gustave Eiffel à Batalha e faz com que seja desnecessário subir a encosta a pé ou ter que dar uma volta maior para se chegar à cota alta. Isto é, *a cidade alta e o rio continuam, ainda hoje, a ter muitas poucas ligações directas e práticas e as que existem ou são demasiado íngremes e tortuosas ou são longas, morosas e incómodas para quem circula a pé, seja em viagem de trabalho, seja em percurso de passeio* (FERNANDES, 2003). O funicular passa a fazer parte de uma lógica de articulação da cidade, parte integrante de vários percursos. A sua dimensão passa a ser abrangente a toda a cidade, visto que se articula com os restantes transportes públicos, aumentando a sua rede de incidência. Produz uma transformação urbana onde o ganho é social e o tempo ganha toma importância. O funicular ganha vida através de um sistema autónomo e automático, onde o contacto com a cidade é feito verticalmente. No entanto, este acesso mecânico não invalida a passagem pela antiga escadaria dos Guindais, parte constituinte da cidade e memória de tempos antigos, numa subida num tempo alargado.

O Funicular dos Guindais não resolve toda completamente dificuldade na subida, transformando apenas a zona onde se encontra. No entanto representa a vontade de aproximar a cidade contínua. O trajecto começa a partir de *uma escada e por um elevador, discreto e subtilmente implantados no passeio da Rua Augusto Rosa (…) É o início de um percurso de grande beleza que, primeiro suavemente e, depois, abruptamente, se precipita encosta abaixo, num cenário que a sensibilidade do arquitecto preparou com extremo cuidado.* (FERNANDES, 2003)



Imagem 022

Funicular dos Guindais, Inês C. Fernandes, 2014

As duas estações do Elevador dos Guindais ligam os dois tabuleiros da ponte, a partir do eixo estruturante que vem da cidade do Porto, pela ponte e continua pela Av. da República. Assim o elevador torna-se parte da trama urbana, o que proporciona continuidade ao espaço público. Apesar das altas expectativas, o elevador acabou por não ser utilizado tanto quanto se pensava. Mais tarde, quando a empresa do Metro do Porto ficou a gerir esta instalação, incorporou-a na restante rede ferroviária, aumentando o seu tráfego.

O que distingue o projecto de Raul Mesnier (1891) e o do Adalberto Dias (2003) é o desenho da linha e a forma como esta se insere no plano urbano, assim como os edifícios que o constituem. As características técnicas também os distingue, mas diz respeito aos conhecimentos que eram praticados na época. No entanto, a primeira grande infra-estrutura que demonstra esta intenção de ligar a cidade em dois níveis distintos, a partir do seu desenho, é a ponte D. Luís I. Na mesma época cidades como Lyon, Salzburgo, S. Salvador da Bahia, Braga, Lisboa e Porto preocupavam-se em conseguir unir lugares separados pela topografia. Com os recursos tecnológicos da época isso já era possível, o que levou à inserção destes equipamentos na paisagem da cidade.

O desenho actual da linha acompanha paralelamente a muralha fernandina e é sensivelmente menos extensa que a do anterior funicular. O elevador actual, de tracção eléctrica, é constituído por duas cabines panorâmicas que funcionam simultaneamente, transportando cerca de 25 passageiros. As duas estações actuais são chamadas de *vale* e de *montanha*.

*A estação da montanha (estação de tracção) desenvolve-se fundamentalmente em dois pios sendo um deles de pé-direito mais acentuado (…). A estação do vale desenvolve-se em dois volumes, sendo um de nova construção e no prolongamento do canal do funicular, absorvendo o espaço do cais e a casa das máquinas e o outro volume uma das construções existentes na Av. Augusto Eiffel.* **(20)**

A simplicidade no programa foi propositada, visto querer mostrar-se novas formas de olhar a paisagem, num jogo de sentidos: o percurso e o movimento, a luz e o silêncio, a textura e a cor nestes três minutos de caminho. É utilizado betão aparente branco nas estações, ferro nas estruturas e linhas, e pedra no pavimento e muros. Adalberto Dias descreve o seu projecto do Funicular dos Guindais como sendo *um percurso rápido, cómodo e eficaz*, onde se viaja pelo Porto, *em três minutos* (DIAS, 2005). O Elevador dos Guindais quer voltar ao dia-a-dia da cidade.



**(20)** DIAS, Adalberto. *Memória Descritiva do Projecto Funicular dos Guindais*. In NEVES, José Manuel das; FERNANDES, Manuel Correia. *Elevador dos Guindais*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2003. Pp. 10-11.



Imagem 023

Teleférico de Gaia, Inês C. Fernandes, 2013

No concurso público lançado em 2007 pela Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, foi aceite a proposta do atelier Guedes + Decampos (Francisco Vieira de Campos e Cristina Guedes). O projecto trata da criação de um novo eixo urbano que aborda o movimento auxiliado por meios mecânicos de uma forma axial, funcional e visual.

O Teleférico de Gaia foi inaugurado em 2011 e liga as caves de vinho do Porto à cota baixa, ao Jardim do Morro e ao Metro do Porto. Este faz um percurso de 562m em 5min, aproximadamente. Durante este percurso mecânico usufrui-se de uma panorâmica sobre o rio, cidade do Porto e Vila Nova de Gaia. As diversas cabines, sucessivas e em constante movimento, transportam oito pessoas de cada vez. As estações seguem conceitos diferentes, resultantes das malhas em que se inserem.

A estação alta, um muro/contraforte à cota mais elevada, pretende ser um elemento abstracto na paisagem e um miradouro sobre a cidade. Explora-se a sua posição elevada, numa nova plataforma com fins turísticos. Por outro lado, a estação à cota baixa encontra-se na Marginal do rio Douro e junto ao Mercado Municipal. A sua função, de "tensionamento", resulta na sua forma simples inspirada na ossadura de um barco: *um esqueleto de ferro com ripados verticais metálicos é suspenso sobre uma estrutura central (quilha) constituída por uma laje de betão que se apoia sobre um elemento central de betão longitudinal ao edifício, formando duas grandes consolas* (CAMPOS, 2011). O eixo de suporte do Teleférico coincide com o do edifício, onde o ritmo é dado através do ripado. Com a luz de diferentes alturas do dia a incidir no edifício, este muda subtilmente a sua aparência.

O teleférico faz a ligação com outras importantes infra-estruturas e meios de deslocação públicos. Esta vontade surge da necessidade crescente no Porto e em Vila Nova de Gaia de ligar, correctamente, as infra-estruturas urbanas na trama da cidade. A estação alta no Jardim do Morro promove a ligação com o Metro do Porto, uma importante infra-estrutura de difícil concretização em determinados locais, *considerando as dificuldades técnicas de "perfurar" uma cidade de granito (BORASI, 2013).* Os obstáculos são ultrapassados pois a necessidade de unir o terriório é maior, construindo-se lugares e juntando cidades.

O Metro do Porto revelou uma maior extensão de cidade, ligando os municípios de Matosinhos, Gaia e Maia. Estes projectos tratam, acima de tudo, da redefinição do espaço público. Este passa a possibilitar novas formas de apreensão da cidade e da forma como a percorremos, onde *de ombro em ombro trocamos cotas, pavimentos, texturas, passeios, guias, contra-guias, postes de iluminação, árvores. Não é que queiramos alterar a geografia mas "Metro oblige"* (MOURA, 2013).

Estão por isso em constante confronto com a cidade existente, por serem um elemento novo, e que permitirá à zona histórica da cidade se elevar e ganhar novo significado nos dias de hoje. É uma forma de reflectir sobre a cidade e de corrigir a acessibilidade necessária, *num sistema planeado para um nova geografia* (BORASI, 2013).

Embora se trate de um projecto com um interesse social circunscrito, o valor a pagar pela viagem de ida e volta no Teleférico de Gaia não é convidativo, o que faz com que este percurso não seja utilizado no quotidiano mas apenas a passeio. Trata-se de uma situação em que diminui o tempo de deslocação de um ponto a outro, mas a nível económico não é favorável.

*As cidades não mudam por vontade própria ou por decretos políticos, mas pela emergência de sistemas necessários à sua sobrevivência e ao seu desenvolvimento.* **(21)**

Eduardo Souto de Moura

**(21)** MOURA, Eduardo Souto de. *O Metro e a Cidade*. In CREMASCOLI, Roberto, org. *Porto Poetic*. Porto: AMAG Editorial, 2013. p. 154.

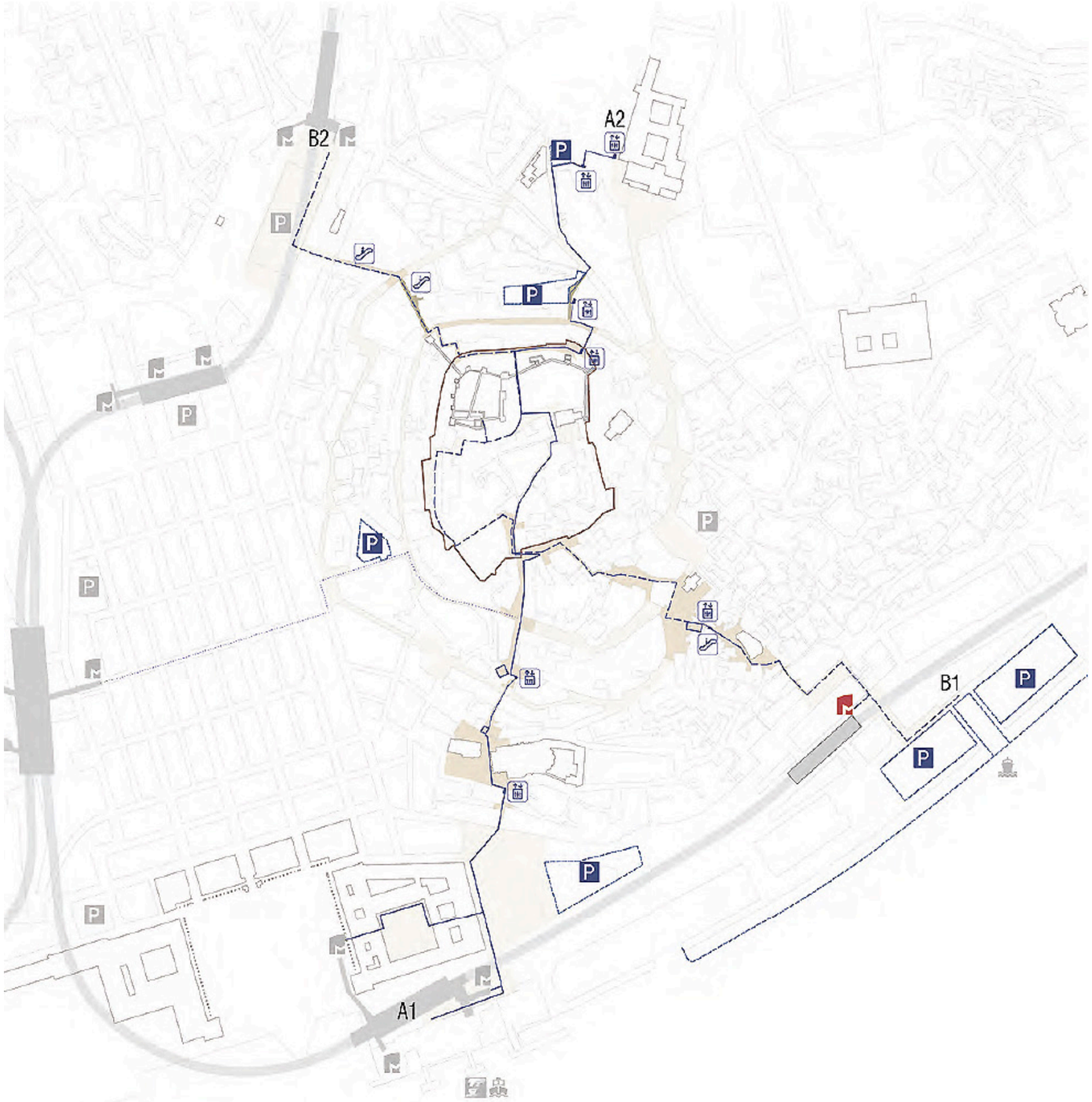



Imagem 024

*Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo*, Atelier Bugio, 2009

# Acessos à colina do Castelo de S. Jorge

O *Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo* foi um projecto de 2009 desenvolvido pelos arquitectos João Favila, Pedro Domingos, João Simões e Rui Mendes. Faz parte da *Carta Estratégica de Lisboa* (2009) da Câmara Municipal de Lisboa, que procura encontrar formas mais suaves de lidar com a acessibilidade nesta zona da cidade, apoiando-se nos transportes públicos como meio de locomução ao invés do transporte individual. O congestionamento da cidade é uma das causas que suportam a dificuldade de acesso. Este plano faz parte de uma vontade de melhorar o movimento pedonal da parte baixa ao topo da colina do Castelo, introduzindo *e criando percursos fluídos e naturais, ligados a diferentes modos de transporte público* (FAVILA, 2009).

Esta colina é uma das principais referências na cidade de Lisboa, e por isso com valor histórico, cultural e urbano. O seu acesso é difícil, assim como a todos os antigos bairros que se situam nesta colina. Fala-se então de uma malha urbana onde o acesso viário e pedonal tem características próprias dos bairros antigos de uma cidade, o que faz com que haja resistência a percorrer esta zona da cidade, numa base diária.

O projecto pretende acabar com esta resistência ao território, melhorando a ligação entre a parte baixa e alta da cidade. A nova dinâmica proposta pretende suavizar o modo como se percorre a cidade, onde se quer despertar e incentivar o uso dos transportes públicos, onde o metro, comboio, eléctrico, rede fluvial e autocarros funcionaram como um só sistema auxiliado pelos percursos pedonais. O projecto define então quatro percursos: o Percurso de Alfama, o Percurso da Graça, o Percurso da Sé e o Percurso da Mouraria, terminando sempre no topo da colina do Castelo de São Jorge. Os percursos pedonais são assistidos em alguns pontos por meios mecânicos, nomeadamente elevadores e escadas rolantes. As escadas existentes também foram reabilitadas, integrando parte dos percursos. Estes vencem uma diferença de cota variável, até cerca de 75m de diferença. As novas infra-estruturas foram entregues a outros arquitectos, que desenvolveram a proposta em separado.

No Percurso de Alfama, projecto da autoria do arquitecto Frederico Valsassina, é feita a reabilitação de edifícios na rua Norberto de Araújo, de forma a ser instalado um elevador vertical e ligar esta rua ao Miradouro de Santa Luzia. Por outro lado, o Percurso da Graça tem como objectivo ligar o miradouro Sophia de Mello Breyner Andressen ao Castelo, ligando assim a Graça ao Castelo. Estas apesar da proximidade, a acessibilidade entre elas é reduzida, pelo traçado urbano e pelo declive que as caracteriza. Segue-se o Percurso da Sé que faz a ligação entre a frente ribeirinha e o Castelo de São Jorge. É na estação de metro do Terreiro do Paço que este percurso começa, ligando a diversos pontos turísticos nesta extensão de território, beneficiando o caminhar *pela* cidade. Este percurso junta-se a outros projectos na mesma zona, nomeadamente a Ribeira das Naus e o Terreiro do Paço. Posteriormente, a zona de incidência alargará com o novo Terminal de Cruzeiros na Doca do Jardim do Tabaco. Esta zona movimentará cada vez mais turismo, e este percurso procura dar *a visitar a cidade histórica de uma forma rápida, confortável e segura* (CML, 2009). Por fim, o Percurso da Mouraria onde se cria uma ligação contínua, também assistida por meios mecânicos, do Martim Moniz ao Castelo de São Jorge.

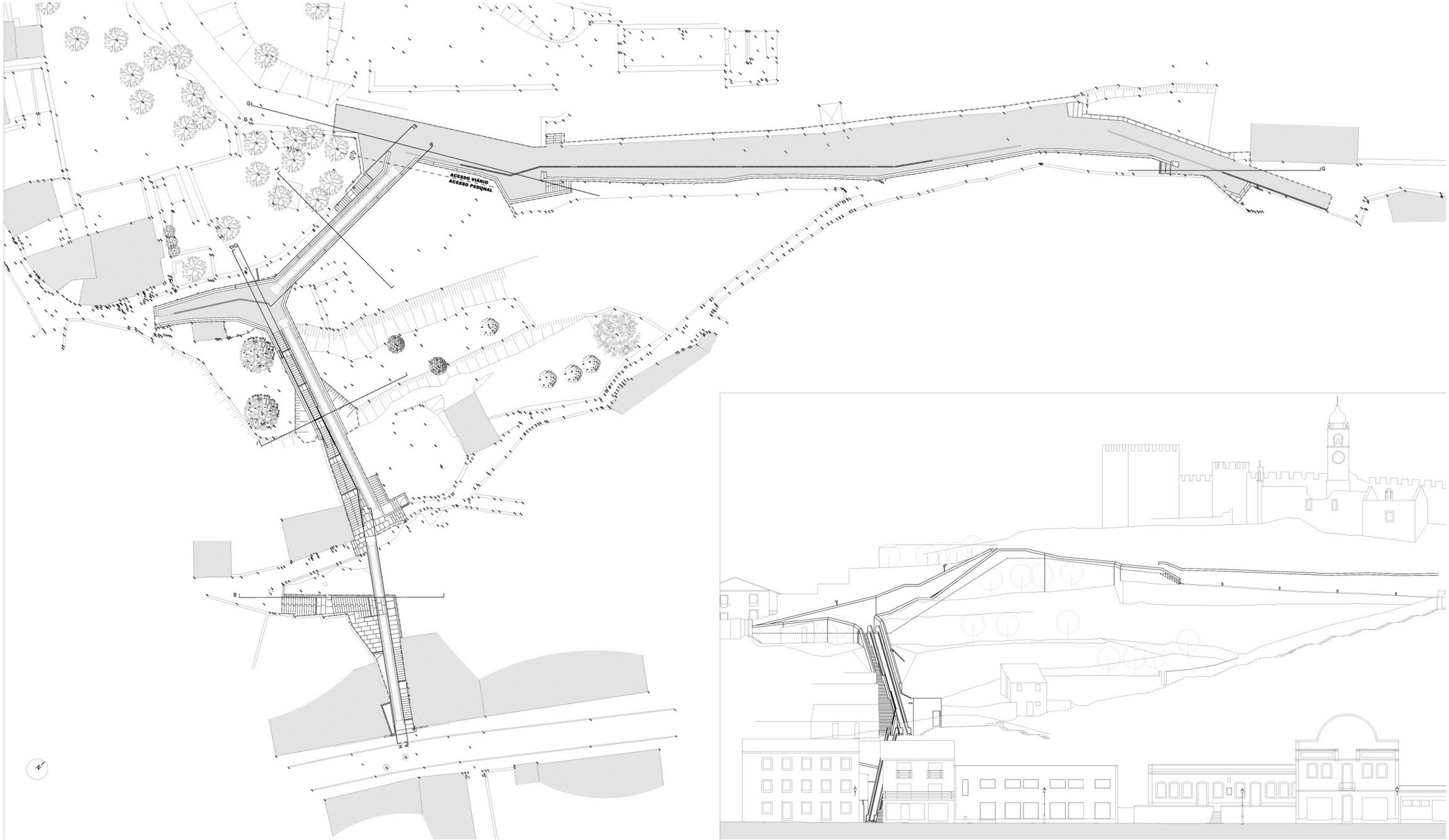



Imagem 025

Planta dos três tramos de acesso, Miguel Figueira, 2013

Imagem 026

Cortes *a* e *b*, Miguel Figueira, 2013

O projecto de 2013, da autoria do arquitecto Miguel Figueira, consiste num percurso assistido à colina do Castelo de Montemor-o-Velho. É uma obra do município que tem como objectivo aproximar a população ao Castelo, numa acção de reconquista. De diminuir o tempo de chegada ao topo da encosta, para que não haja atrasos à missa. Segundo o arquitecto, o novo percurso não tinha sido inaugurado e *sem pré-aviso, a população apoderou-se da obra, para ocupar o abandonado largo da devoluta Capela de Santo António. Regressou ao seu lugar a festa que há decadas o tinha abandonado* (FIGUEIRA, 2013). Trata-se das festas de Santo António que voltam a ocupar o Castelo.

A população alcança o topo da colina mais facilmente, *num passeio que remata com uma vista panorâmica sobre o vale do Mondego* (BAÍA, 2013). A cidade a esta cota alta torna-se mais clara, onde sobressai o seu centro histórico, os campos e o rio. As novas escadas vencem a íngreme colina com um desnível de 35m, desde a Praça dos Paços do Concelho ao caminho de Ronda do Castelo. Esta ligação entre cotas distintas tenta dinamizar o centro histórico, onde se temia o abandono do espaço público e dos seus antigos edifícios.

A rede de acessos que realiza esta transição foi requalificada, assim como o acesso viário, nomeadamente o seu alargamento e prolongamento. Este percurso faz parte de uma estratégica *de reconquista identitária de um ponto central do Vale do Mondego* (BAÍA, 2013). Os percursos pedonais dividem-se em vários níveis, numa subida pausada e ligando a vários outros pontos intermédios da encosta. É uma infra-estrutura que pretende *facilitar o uso de um espaço que é de todos* (BAÍA, 2013). Como forma de evidenciar o desenho dos três lanços de escadas rolantes, estes são rematados por um muro branco, de guarda. São também apoiadas por outros lanços de escadas em pedra, servindo como conexão do percurso mecânico ao edificado à volta, recriando toda uma nova forma de percorrer esta zona.

Pretende-se que o Castelo volte a ganhar a centralidade perdida com o passar do tempo e ganhar uma nova posição de destaque no vale do Mondego. Como tal, a entrada principal do Castelo passou a ser na Porta do Sol, junto à Capela de Santo António e aos novos acessos mecânicos. Desde 1970 que o seu acesso era realizado pela Estrada Nacional 111 na Porta da Peste do Castelo, o que fez com que toda a zona adjacente da colina passasse para segundo plano. O projecto de requalificação da zona envolvente da muralha a sul, a cargo de Álvaro Siza, reforçará esta nova acessibilidade, requalificando a Porta do Sol e a Capela de Santo António.

O plano também considera o percurso desde o novo Centro Náutico até à encosta do Castelo e, entre estes dois pontos, a criação de uma rede de *ciclovias, pequenas pontes e uma pista de atletismo para o triatlo que articula a relação do parque urbano e do rio com o centro histórico* (BAÍA, 2013). Montemor-o-Velho ganha, assim, uma nova lógica de vivência.

*Hoje já é possível traçar um corte longitudinal entre o Castelo e o Centro Náutico, ao longo de uma linha que revela a continuidade de um conjunto de novas relações, usos e lugares* **(23)**.

O trabalho do arquitecto Miguel Figueira na Câmara Municipal de Montemor-o-Velho já foi distinguido por ter potencializado e dinamizado a vila em muitos dos seus pontos fortes. O arquitecto passa a ser figura interveniente na comunidade, sendo uma resposta possível ao futuro da profissão, para *construir, com responsabilidade, o espaço da vida social* (BAÍA, 2013).

*O castelo deixará de estar de costas voltadas para a vila e para o vale do Mondego.* **(22)**

Pedro Baía [*et al*].

**(22)** BAÍA, Pedro [et al]. *As pedras rolantes de Montemor-o-Velho. Acessos mecânicos ao castelo de Montemor-o-Velho. Projecto da divisão de projecto urbano, Miguel Figueira*. On J-A. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2013. p. 217.

**(23)** BAÍA, Pedro [et al]. *As pedras rolantes de Montemor-o-Velho. Acessos mecânicos ao castelo de Montemor-o-Velho.* Projecto da divisão de projecto urbano, Miguel Figueira. On J-A. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2013. p. 222.

Em todos os casos de estudo apresentados constata-se que o caminhar é o agente principal nesta forma de atravessar, ver e conhecer a cidade de forma mecânica. O caminhar é modulado, criando diferentes tempos de percurso na cidade. O movimento no território é suscitado e viabilizado pela nossa intenção momentânea de percorrê-lo. O deambular *flâneur* diferencia-se do caminhar como meio de deslocação no território. No entanto, em ambos constata-se a necessidade de articular lugares de forma a que esta acção seja facilitada e as barreiras existentes sejam domesticadas. Esta vontade de relacionar e de nos apropriarmos da configuração topográfica da cidade transforma-se numa malha complexa, que se estende por todo o território, de diversas formas.

Assim, são as respostas auxiliadas por meios mecânicos que se adequam cada vez mais à cidade contemporânea, onde as restrições de acesso do transporte individual nos centros históricos da cidade faz com que seja vital encontrar soluções que promovam a continuidade desta. É uma alternativa ao convencional transporte público, com maior capacidade de resposta, a trajectos relativamente pequenos. Os percursos mecânicos têm uma cadência que é constante para além de não sofrerem atrasos. Assim, para além de minimizar o tempo do percurso em si, deixa de existir tempo de espera, como acontece com outros meios de transporte.

A máquina-cidade deve acertar cotas, num contexto de ligações, malhas e atravessamentos, onde o espaço de circulação é ritmado, costurando uma rede de caminhos e de estadia, onde as conexões, inscrições e manipulações topográficas desenham o espaço livre e comum.

o caminhar.

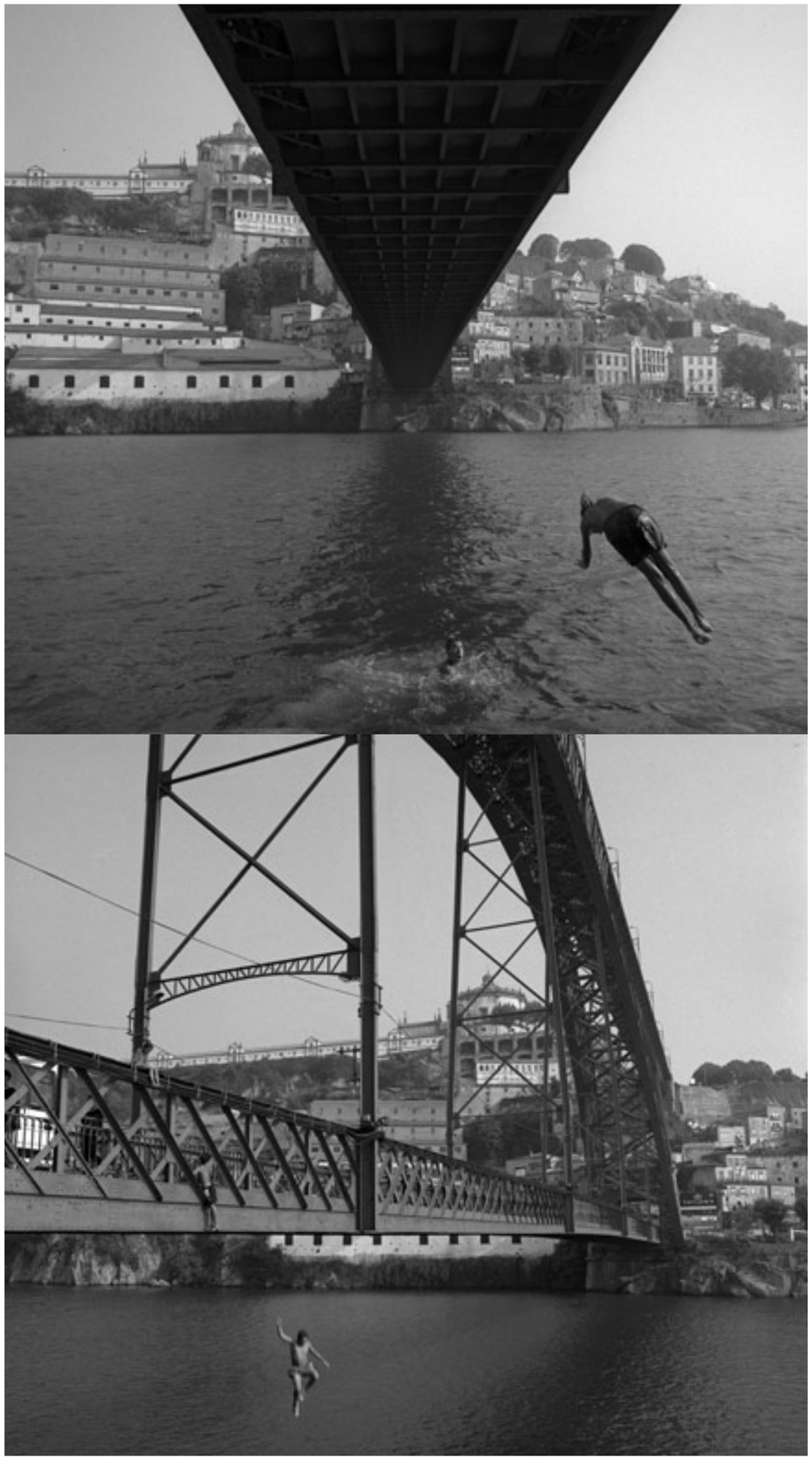
Aproximar as cidades

Imagem 027

Ponte D. Luís I, Duarte Belo, 1998

Imagem 028

Ponte D. Luís I, Duarte Belo, 1998



As características geográficas da cidade, assim como outros factores físicos que interferem na comunicação e continuidade da mesma, acabam por influenciam toda a posterior estrutura e seu funcionamento. O caminhar é a nossa ferramenta em relação ao território, o que nos permite conhecê-lo, assim como saber percorrê-lo, a diferentes escalas e de diferentes meios.

As margens do rio Douro são ambíguas no relacionamento com o rio e posterior desenvolvimento: por um lado, onde a topografia não é íngreme e acentuada, os assentamentos humanos encaixam no território existente; por outro, o relevo abrupto em relação ao rio não proporciona a fixação na paisagem. O rio apresenta-se como identidade, mas também como causador de todas as intervenções humanas neste território. É também uma barreira física à continuidade da cidade. A vontade de vencer as barreiras físicas no território cortado pelo rio toma forma, primeiramente, nas pontes. A *ponte* é símbolo dessa vontade que modela o território e é a nossa extensão sobre o espaço.

É entre a cidade de Vila Nova de Gaia e Porto que mais se verifica a necessidade de união entre margens no rio Douro, onde as seis pontes existentes estabelecem a relação entre várias zonas, a diferentes cotas. As pontes reforçaram a sua relação e responderam à necessidade de continuidade entre cidades, passando a serem percebidas como uma só. A forma como cada uma se aproxima e relaciona com o rio é diferente. Assim como difere o relacionamento com a topografia acidentada, e com as ligações que tem com a cota baixa e a cota alta. Para conhecer tanto uma cidade como a outra exige-se que se atravesse a margem contrária, onde a partir de um ponto elevado se pode observar a margem pretendida. Nas várias gravuras sobre o Porto e Vila Nova de Gaia, esse entendimento da é notório: os locais a uma cota mais elevada são os que mais permitem fazer a leitura da identidade das cidades.

A topografia constitui uma barreira ao nosso caminhar. A distância entre dois pontos aumenta se entre eles houver uma diferença de cotas significativa. Em lugares onde a morfologia do território é uma barreira à continuidade desejada, coloca-se a questão de como se pode vencer o desnível e unir a cidade, em menos tempo. Embora possa existir permeabilidade visual, esta não inclui necessariamente a permeabilidade física. Assim, a necessidade de uma maior acessibilidade a determinado lugar leva ao surgir de vários percursos assistidos, meios de transporte mecânicos como o Funicular dos Guindais, o Elevador da Ribeira e o Teleférico de Gaia. Nestes projectos o importante é o percurso em si, mais que o ponto de partida ou de chegada. Têm em si o caminhar como conceito-chave que articula a cidade e os seus lugares constituintes.

*A cidade apresenta-se diferente a quem vem por terra e a quem vem por mar.* **(24)**

Italo Calvino



**(24)** CALVINO, Italo. *Cidades Invisíveis*. Lisboa: Teorema, 1990 [1972]. p. 21.



Imagem 029

O território físico de Vila Nova de Gaia.

A cidade de Vila Nova de Gaia localiza-se na margem sul da foz do rio Douro, estando limitada a norte pela cidade do Porto. Foi formada a partir de duas povoações distintas, Gaia e Vila Nova. O contexto em que se insere e pela sua dimensão faz com haja grandes contrastes, com zonas interiores e ribeirinhas, bem como áreas urbanas, industriais e rurais. Esta começou por ser um pequeno aglomerado inserido numa espécie de anfiteatro natural modelado pelas encostas a sul. Todos os assentamentos posteriores se encaixaram neste tipo de disposição. As características climáticas e o tipo de solos proporcionaram a implantação de vários povos nesta zona, agora conhecida como centro histórico.

A proximidade com o rio Douro fez com que as suas principais actividades fossem desde sempre ligadas ao rio, como actividades piscatórias e agrícolas. Este apresenta-se como o elemento hidrográfico mais significativo, sendo as restantes linhas de água pouco significativas. Dependendo do relevo e do substrato geológico da área onde se desenvolvem os cursos de água, estes apresentam maior ou menor expressão no território.

Na frente ribeirinha surge uma área com características que se diferenciam das restantes – a Serra do Pilar. É constituída não só pelo Mosteiro da Serra do Pilar, mas sim por todo o território constituído pelo Monte da Meijoeira, Monte de S. Nicolau até Quebrantões. A Norte, esta cai quase directamente para o rio, constituída por abruptas escarpas graníticas, onde a zona de maior declive possui mais de 18º. É essencialmente composta por granito alcalino de grão médio a grosseiro, correspondente ao granito que surge igualmente no Porto. Pelo facto de apresentar as zonas de cotas mais elevadas na zona sul e por ser limitada, a norte, pelo rio Douro, a Serra do Pilar encontra-se predominantemente voltada a norte. Por esse motivo oferece áreas com pouca exposição solar, onde as empresas de comércio do vinho do Porto encontraram condições microclimáticas favoráveis à instalação das suas caves.

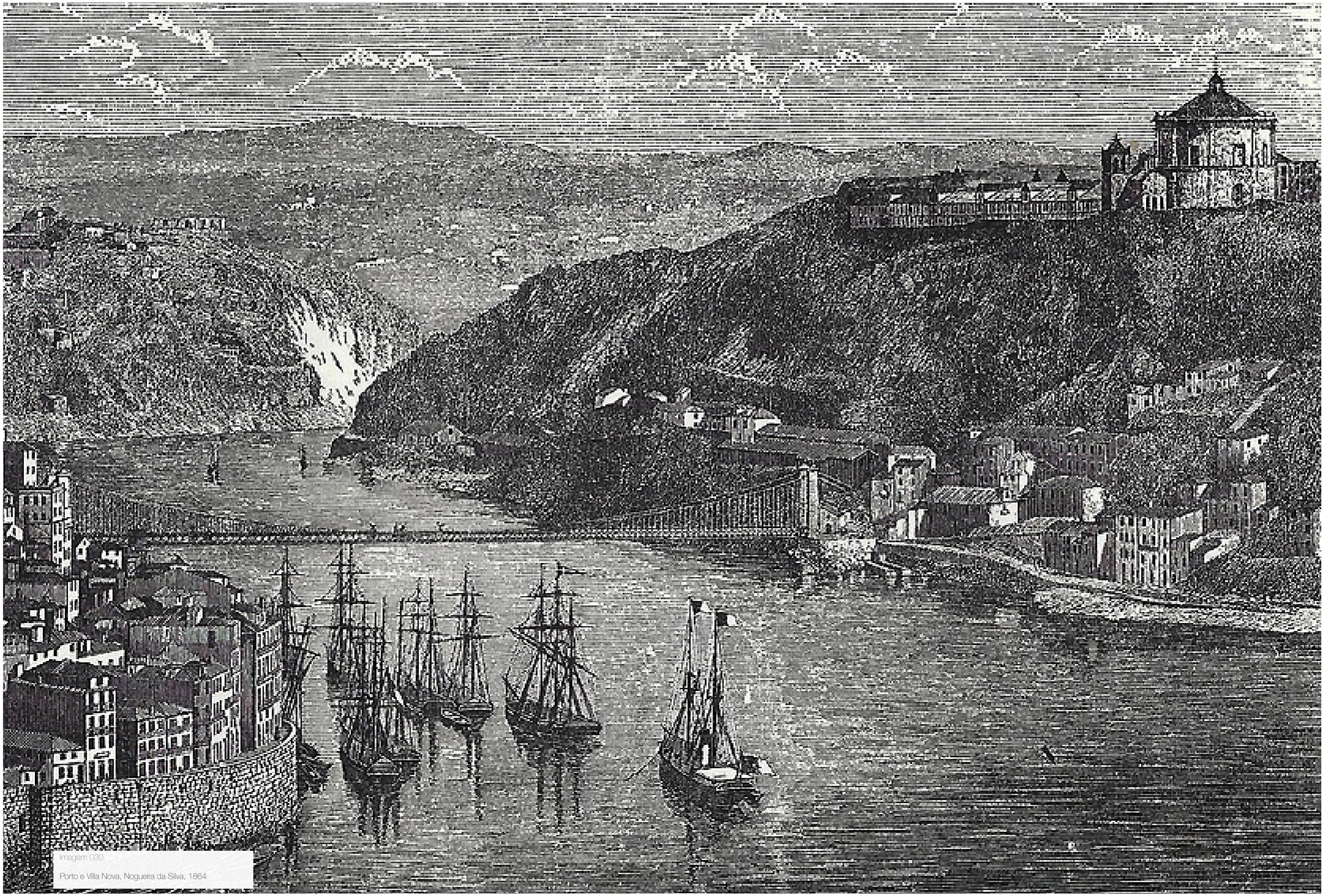


Imagem 030

Porto e Villa Nova, Nogueira da Silva, 1864

Os elementos que em diversas alturas foram cruciais para a evolução da cidade de Vila Nova de Gaia foram o rio, a Serra do Pilar com o seu mosteiro, as pontes e as caves de *Vinho do Porto*.

Entre 1385 e 1834, por questões régias, Vila Nova de Gaia foi administrada pela cidade do Porto, razão pela qual a tipologia dos edifícios das duas margem são similares. Em várias cartas cartográficas é visível o intuito de representar com pormenor a cidade do Porto, tendo os seus autores registado apenas um pequeno apontamento da margem esquerda do rio, nomeadamente a Serra do Pilar, onde é visível o mosteiro. Este monumento religioso encontra-se numa posição mais alta, surgindo muito antes da formação da cidade como a conhecemos. Tem uma posição de destaque, a 90 metros de altura. Antes da realização da obra do Jardim do Morro era uma zona escarpada, de onde ficou o nome *Morro*. Para chegar ao mosteiro era necessário percorrer um longo e sinuoso caminho. O facto de estar numa posição mais elevada conferia-lhe um estatuto privilegiado e estratégico de defesa da cidade do Porto.

O rio, elo de ligação com o restante território, teve no vinho um dos seus negócios, onde todo o transporte era feito através dele. As caves foram as principais consolidadoras da malha urbana ribeirinha onde, a partir do século XVIII, o aumento das exportações do Vinho do Porto conduziu a uma presença mais notória. Procuravam espaços mais amplos de armazenamento e Vila Nova de Gaia era o local ideal, pela proximidade com a Alfândega do Porto. Todo o vinho armazenado em Gaia deveria passar pela alfândega, de forma a receber autenticação, e ser exportado. Forma-se então o triângulo funcional Douro-Gaia-Porto segundo o eixo do rio, isto é: produção-armazenamento -autenticação.

Com o Cerco do Porto, em 1832-1833, e com a destruição dos edifícios da marginal de Gaia, a frente ribeirinha regenera-se, com estes armazéns como seus principais impulsionadores. A paisagem rural e arborizada transformou-se definitivamente numa paisagem construída. Em 1865, a extinção da *Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro* **(25)** fez com que os exportadores (principalmente ingleses) se fixassem em Vila Nova de Gaia, para não pagarem os impostos pedidos na cidade do Porto. A cidade é, então, ocupada rapidamente com a construção de inúmeros edifícios para armazenamento e venda ao público. A mão-de-obra estava, assim, relacionada com o rio e com o negócio do vinho. Este facto justifica a fixação da população na parte baixa e rasa à beira-rio, apesar das inundações frequentes de que eram vítimas. Em 1926 o governo cria o *Entreposto Único e Privativo do Vinho do Porto*, que se estabeleceu na margem de Gaia, de forma a controlar o negócio relacionado com o vinho. O objectivo era que todas as empresas que comercializassem vinho tivessem os armazéns de envelhecimento em Gaia para, assim, controlar as adulterações e falsificações.

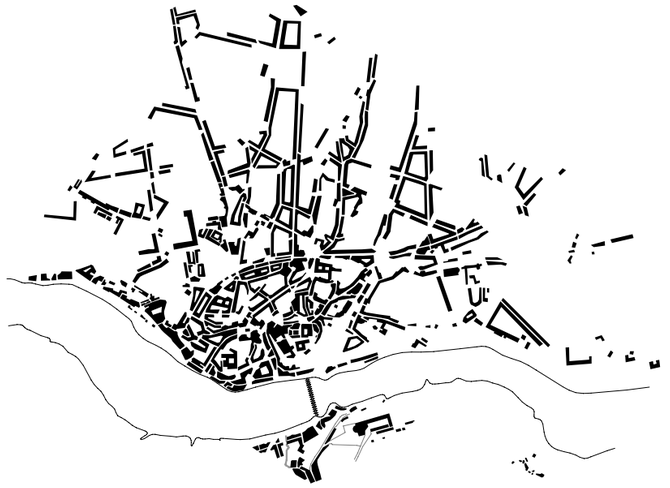


**(25)** A Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro é fundada em 1756 pelo Marquês de Pombal, com o objectivo de controlar a sobreposição e a qualidade do Vinho do Porto. Os produtores tentavam obter um lucro fácil com o vinho, o que acabou por piorar a qualidade deste, diminuindo as exportações. Assim, de forma a continuarem a exportar, principalmente para Inglaterra, a Companhia possuía o exclusivo da produção e distribuição de todo o vinho do Porto. Em contrapartida, estavam isentos dos impostos no comércio e na exportação.



**1813**

Reprodução da carta de George Black



**1824**

Reprodução da carta de José Francisco Paiva

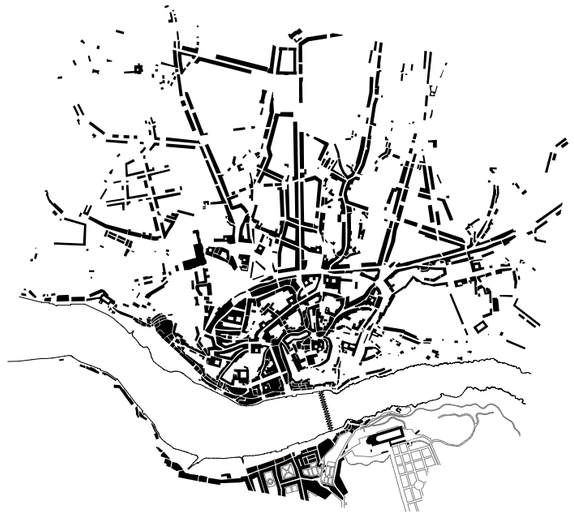


**1833**

Reprodução da carta de W. B. Clark e J. Henshall

Imagem 031

Evolução cartográfica de Vila Nova de Gaia e Porto



**1839**
Reprodução da carta de Joaquim Costa Lima



**1865**
Reprodução da carta de Perry Vidal



**1892**
Reprodução da carta de Telles Ferreira



Vila Nova de Gaia, ao desenvolver-se, concentrou-se em três zonas distintas: perto do Mosteiro da Serra do Pilar, junto à Ponte e perto do Cais de Gaia.

Nas plantas estão representadas as três pontes que existiram: Ponte das Barcas (1806), a Ponte Pênsil (1843) e a Ponte D. Luís I (1886). A partir da construção desta última ponte, a cidade cresce rapidamente para sul.

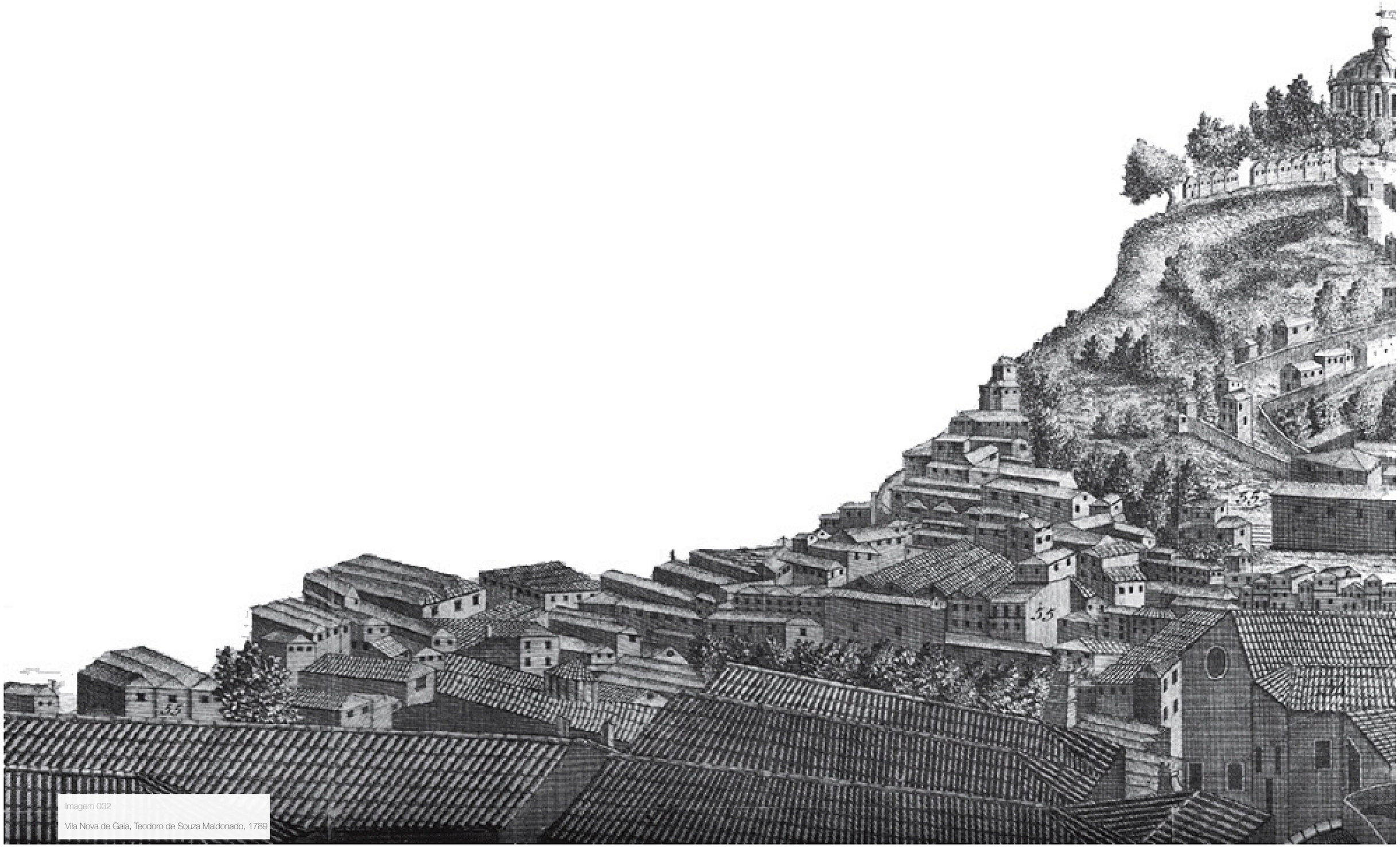


Imagem 032

Vila Nova de Gaia, Teodoro de Souza Maldonado, 1789

Com o aparecimento do comboio, o vinho deixou de ser transportado por barco. Depois, com o camião-cisterna, o comboio também ficou para trás. Assim, o contacto de Gaia com o rio foi-se perdendo.

As pontes que foram sendo construídas tiveram um papel preponderante na evolução das cidades Porto e Vila Nova de Gaia: a ponte das barcas (1806-1843), construída sobre barcaças; a ponte pênsil (1843-1886), primeira ponte permanente sobre o rio Douro; e a ponte D. Luís I (1886), construída em ferro. Esta última muda significativamente a imagem deste território, pelo facto de aproveitar a topografia das duas margens e estabelecer contacto a duas cotas diferentes. A cidade desenvolveu-se para sul, o que fez com que a frente ribeirinha perdesse a sua vocação de porto fluvial. A cidade acabou por se dividir em duas: a cidade-alta e a cidade-baixa.

Na cidade à cota alta foi implementada uma nova lógica de ordenamento do território. O posterior esquema viário subordinou-se a um novo eixo de desenvolvimento da cidade, originando uma nova interpretação das ruas já existentes. A Avenida da República é uma continuação da ponte D. Luís I, racionalizando os percursos e funcionando como ponto de distribuição para o resto da cidade, e de ligação com a cidade do Porto. O eixo ordenador separa as diferentes malhas urbanas: a ala nascente é de formação pré-medieval e de traçado irregular, e de acordo com a topografia do lugar; a ala poente é uma malha de matriz ortogonal, contemporânea. Assim, as linhas de força da malha urbana foram, numa primeira fase, a orla costeira, e mais tarde este o eixo estruturante da cidade. A zona ribeirinha perdeu, assim, a importância que teve durante séculos.

Por outro, na "cidade-baixa", as Caves de Vinho do Porto constituem parte da imagem desta zona, em tempos um importante entreposto desta indústria. Embora já não tenha essa função, as caves continuam a ser utilizadas para degustação e venda de vinho, e a sua presença na estrutura da cidade antiga é notória. Falta encontrar uma forma de "reutilizar" estes edifícios que, pela sua constituição, podem ser aproveitados com outras funções. Pela sua localização beneficiada, podem ser englobados na estratégia de reanimar esta zona da cidade, durante séculos monofuncional. A sua função principal, em desuso, levou ao abandono das caves. A Serra do Pilar, pólo industrial durante cerca de 150 anos, perdeu a sua antiga actividade.

Com vista uma nova imagem para a frente ribeirinha de Vila Nova de Gaia têm sido realizados vários projectos infraestruturais, nomeadamente o POLIS Vila Nova de Gaia (2001-2010), do qual fazem parte a renovação do cais de Gaia (2003), o Teleférico de Gaia (2011), assim como o Metropolitano do Porto **(26)**. Este útltimo une concelhos vizinhos, e pressupõe a requalificação de toda a área adjacente, como é o caso do Jardim do Morro.



**(26)** A linha amarela do Metropolitano do Porto foi inaugurada a 18 de Setembro de 2005, do qual faz parte a estação Jardim do Morro. Esta liga o centro de Vila Nova de Gaia ao extremo norte do concelho do Porto.



Imagem 033

Sistema de acessibilidade em Vila Nova de Gaia

Sistema rodoviário

Linha de comboio

Metropolitano do Porto

**Continuidade**

A génese rural e tardia transformação de Vila Nova de Gaia fez com que esta seja uma cidade dispersa. O sistema rodoviário criado foi o elemento condutor de todo o desenvolvimento da cidade, e o seu principal impulsionador. O desenho do território modelou-se a este sistema e é o único elo de ligação entre os vários aglomerados existentes, diferenciando-se a concentração e fixação pelo território. Uma "cidade dormitório" articulada ao Porto, onde as pontes e consequentes eixos rodoviários possibilitam a fácil mobilização no território. O carácter de cidade dispersa, apoiada por grandes eixos rodoviários não promove o caminhar, apenas é adequado ao automóvel.

O centro histórico, por outro lado, tem uma origem mais longíqua. Desde o seu nascimento, como Villa de Gaya e Villa Nova, que está indissociavelmente ligado à cidade vizinha. A ponte D. Luís I realiza a ligação pedonal entre margens, promovendo o caminhar, numa zona da cidade onde o acesso rodoviário é difícil, como acontece com outros centros históricos. A distância entre margens é pouco significativa, o que faz com que a travessia seja consideravelmente rápida, a nível viário, pedonal ou através do metropolitano. O lugar da ponte adquiriu outra coerência, principalmente na cota superior.

No entanto, é a separação entre a zona histórica e ribeirinha, e a restante cidade, ainda em desenvolvimento, que coloca a questão de como voltar a reunir cidades, onde as capilaridades de subida de cota são poucas e as existentes são de acessibilidade difícil e demorada.

*A facilidade da travessia fluvial, a velha ponte das barcas, as pontes construídas por Eiffel, uma com dois tabuleiros para peões e carros, outra só para o caminho-de-ferro, a recente ponte da Arrábida por onde passa, sem entrar na cidade, o tráfico das auto-estradas, ligaram o Porto ao subúrbio de Vila Nova de Gaia, muito mais "próximo" dele que qualquer dos lugares da outra Banda em relação à capital.* **(27)**

Orlando Ribeiro



**(27)** RIBEIRO, Orlando. *Uma região portuguesa do Norte e do Litoral: o Minho*, 1980. On *Opúsculos Geográficos. VI. Estudos Regionais.* Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1995.



Imagem 034

Vista do Mosteiro da Serra do Pilar, Inês C. Fernandes,

2014

**Barreira**

A diferença de inclinação que é estabelecida entre duas cotas está em maior evidência do que numa superfície horizontal. Os desníveis e o relevo acentuado contribuem de forma positiva para a identidade e paisagem do lugar, como acontece com a zona ribeirinha da Serra do Pilar. Os declives das cidades de encosta são vencidos com degraus ou ladeiras, ruas inclinadas e estreitas, que fazem a ligação entre diferentes níveis.

Esta malha de Vila Nova de Gaia tem uma origem longínqua, sendo a sua toponímia derivada dos diversos lugares, fontes, escadas e recantos, parte da memória colectiva. Embora tenham sofrido alterações ao longo do tempo, algumas ainda preservam a sua toponímia original. A calçada da Serra, a rua de Cabo Simão e a rua do Casino da Ponte, íngremes, estreitas e acidentadas, foram dispositivos modeladores de todo este território da Serra do Pilar e a sua fisionomia resulta do local onde se inserem. As suas construções adaptaram-se à topografia do lugar, localizando-se nos pontos da encosta em que a escarpa granítica é menos abrupta.

As antigas ruas de subida e descida da encosta, entram em desuso pela dificuldade de acesso, continuando a servir apenas como entrada aos edifícios. A maioria das caves de vinho do Porto que se situavam na Serra do Pilar passaram para a cota mais baixa, por se verificar este problema. Estas ruas não permitiram o desenvolvimento da actividade industrial, por não terem a acessibilidade necessária. Não deixam de ter uma função na cidade, pois fazem parte da memória do lugar e podem servir novos programas, onde a experiência de subida é a sua mais-valia. Com uma vista privilegiada sobre o rio, ascendente ou descendente, permitem diversas vistas sobre o território, onde a chegada à cota alta é o culminar de todo este entendimento.

A topografia deve ser aceite mas modelada, em certos pontos, às necessidades. Neste território próximo da ponte D. Luís I, são três os equipamentos que procuram a união de cotas: o Elevador da Ribeira encontra-se no escondido número 66 do cais da Ribeira e é um acesso vertical com um passadiço, conectando essa zona da cidade à meia encosta de Miragaia (que posteriormente chega à Av. Vimara Peres) em 3 minutos; o Funicular dos Guindais (2001) que liga a Av. Gustave Eiffel à Batalha em 3 minutos; e o Teleférico de Gaia que une o Cais de Gaia ao Jardim do Morro em 5 minutos. Estas três soluções diferenciam-se principalmente a nível técnico e mecânico. Todas têm em comum o facto de quererem enquadrar-se no lugar e na zona da cidade onde são implantados. Este facto, de num raio de pequeno alcance, poderem ser escolhidos diferentes esquemas de acessos verticais, demonstra a diversidade deste território. O rio Douro funciona como uma charneira onde, numa simetria entre margens, são estabelecidos acessos verticais aos dois tabuleiros da ponte, numa busca do tempo perdido: do aproximar a cidade do rio e de encontrar o “tempo entre cidades”.




Imagem 035

Vista para o Porto, Inês C. Fernandes, 2014



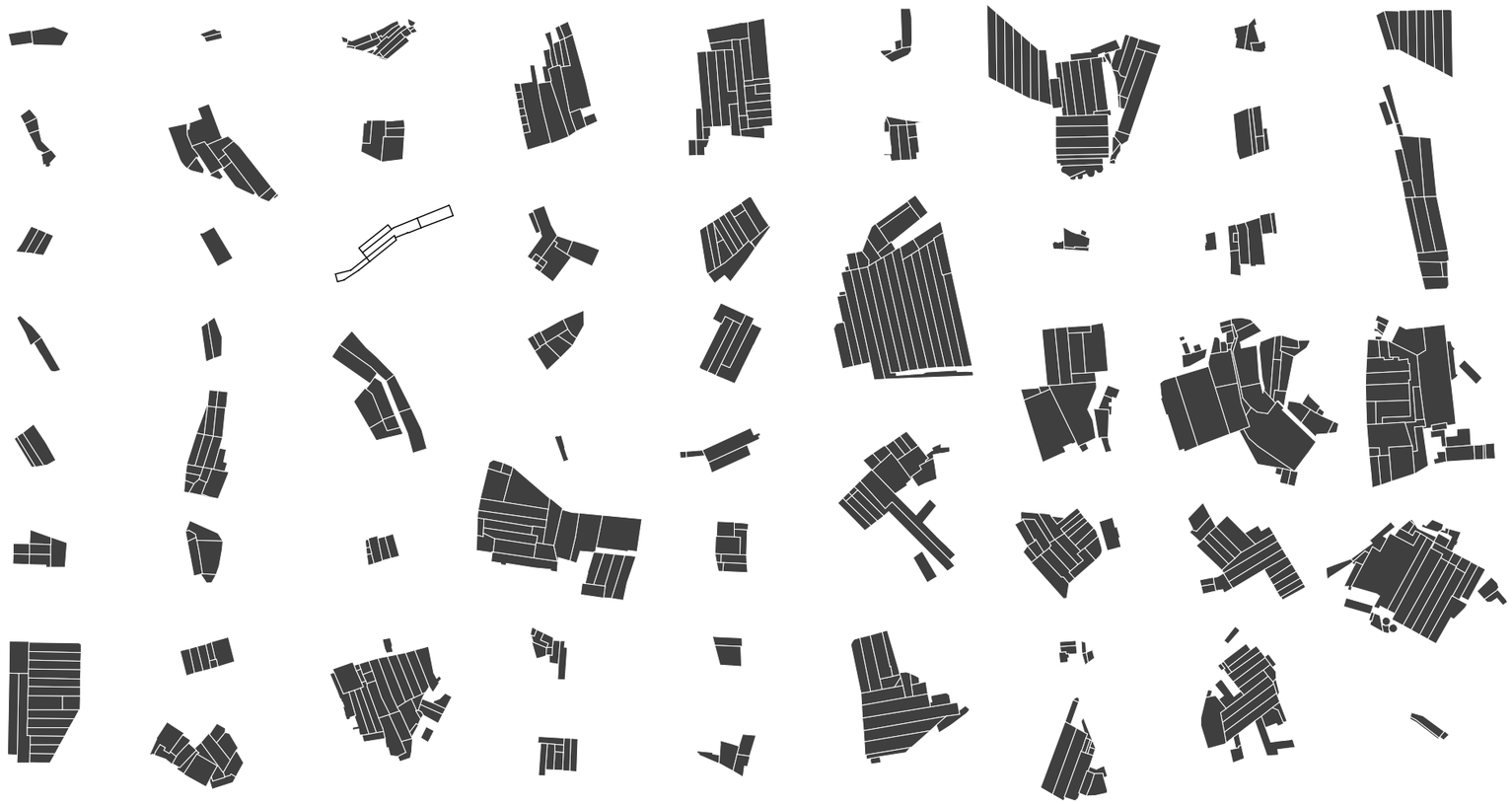


Imagem 036

Caves de Vinho do Porto existentes

**Caves**

As caves de Vinho do Porto lembram as constantes mudanças que a cidade sofreu, constituindo parte da memória da cidade. A antiga lógica destas construções irregulares perdeu-se, pois o vinho que vinha das Quintas no Douro passava obrigatoriamente por Vila Nova de Gaia para armazenamento e rotulagem, o que já não acontece. Agora, vão directamente da Quinta onde são fabricados para os locais de venda e o entreposto funciona apenas para degustações e venda ao público.

Estas podem, agora, ser uma resposta mais abrangente aos problemas específicos do local. A materialização da actividade do vinho passa a delimitar um espaço sem função na cidade: um lugar residual e expectante. Assim, coloca-se então a questão de como intervir nestes espaços. A sua base passa a estar disponível para novas interpretações na cidade, podendo revitalizá-la. A cidade passa a ser vista como uma área de cheios e vazios, onde as caves abandonadas são áreas "encravadas" na cidade consolidada. Estes vazios, desvalorizados e deixados ao abandono, são a possibilidade de intervenção: uma oportunidade estratégica numa zona expectante.

A partir de descrições de Henry Vizetelly e Dominique Saunier pensa-se que existe uma tipologia para a cave de Vinho do Porto. Embora o espaço interno de cada cave seja diferente de todas as outras, todas elas se modelam ao território e à topografia em que se inserem. Na cidade, o espaço construído desbloqueia-se pontualmente em ruas e pequenos largos intra-muros. As caves são espaços unitários, "caixas" praticamente encerradas, que criam as condições ideias para a conservação do vinho.

*Estes compreendem uma série de construções irregulares (…) que comunicam ocasionalmente uns com os outros por vãos com arcos altos, (…) a luz entra reduzida através de pequenas janelas gradeadas e clarabóias diminutas.* **(28)**

A tipologia da cave assenta no sentido prático e funcional. A pipa modelou a cave à sua imagem, dando origem a um esquema distributivo, de forma a optimizar o armazenamento do vinho. Assim, este armazém é o invólucro de outros mais pequenos.

Este esquema acaba por definir toda a malha territorial, onde a métrica da pipa se estende pelo centro histórico. Todo este território foi pensado especificamente para o armazenamento do vinho e, como tal, também as suas vias foram pensadas de forma a facilitar a rolagem das pipas. Assim:

*O esquema de distribuição de pipas demonstra que cada uma das naves dos volumes longitudinais tem uma medida vinculada pelo esquema-padrão de pipas, sendo este pipas/corredor/pipas/pipas/corredor/pipas – ABAABA-, o que faz com que todas as naves tenham cerca de 10metros de largura.* **(30)**

Sendo esta a base tipológica, segue-se a repetição deste modelo, onde estes espaços comunicam ocasionalmente entre si através de arcadas, dando origem a formas mais complexas. Assim, estes espaços preenchidos por corredores de pipas estendem-se ao comprimento do espaço, intercalados por corredores de passagem e distribuição. Os vãos seguem uma lógica, coordenada com a estrutura que assenta em asnas de madeira, e onde a repetição é a palavra-chave. Este ritmo é o que organiza o seu interior. As paredes portantes longitudinais suportam a cobertura, normalmente de duas águas.

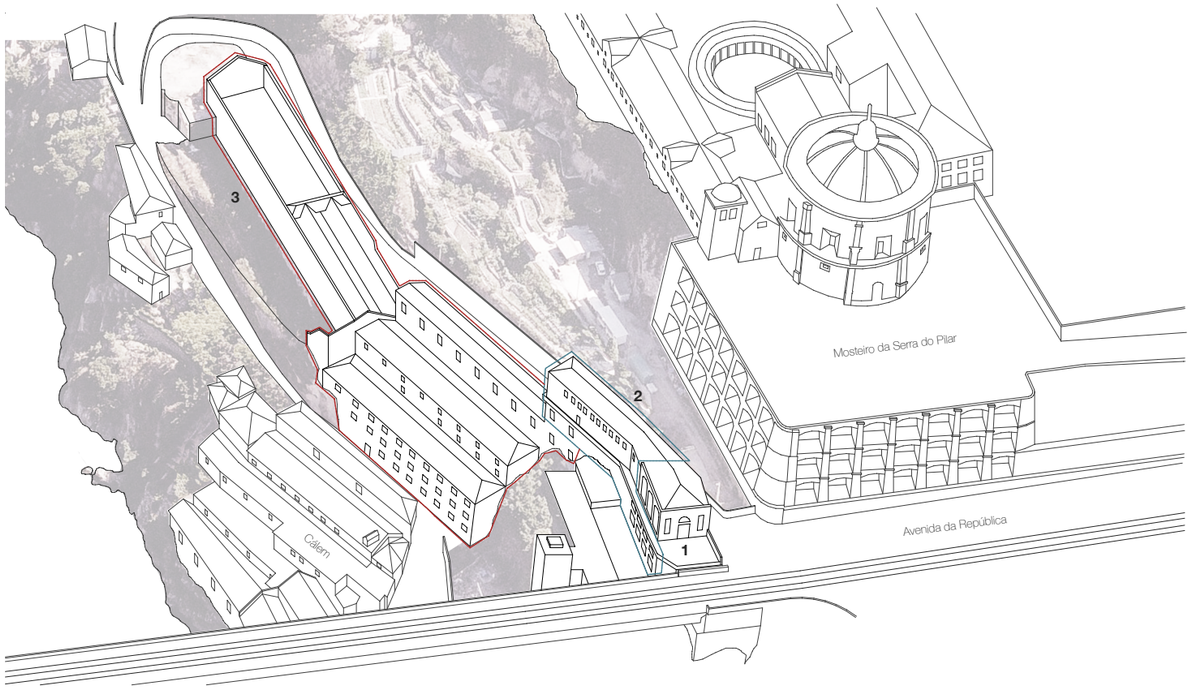
Apesar das caves de Vinho do Porto não conterem em si a pesada carga histórica que outros monumentos têm, são importantes porque são constituintes da memória local. A cidade permanece mas nunca se mantém igual a si mesma. Assim, deve-se aceitar a dimensão temporal da arquitectura, e a possibilidade de novas utilizações enquanto parte integrante da cidade.

*A cave tradicional de vinho do Porto (…) tem paredes de pedra espessas, uma estrutura de vigas em madeira que apoia uma cobertura com telhas muitas vezes enegrecidas pela evaporação do vinho. O interior é muito grande e é dividido em corredores estreitos para permitir a passagem de barris. Estes corredores são em terra batida ou revestidos a madeira de forma a não danificar as pipas que aí podem ser roladas.* **(29)**

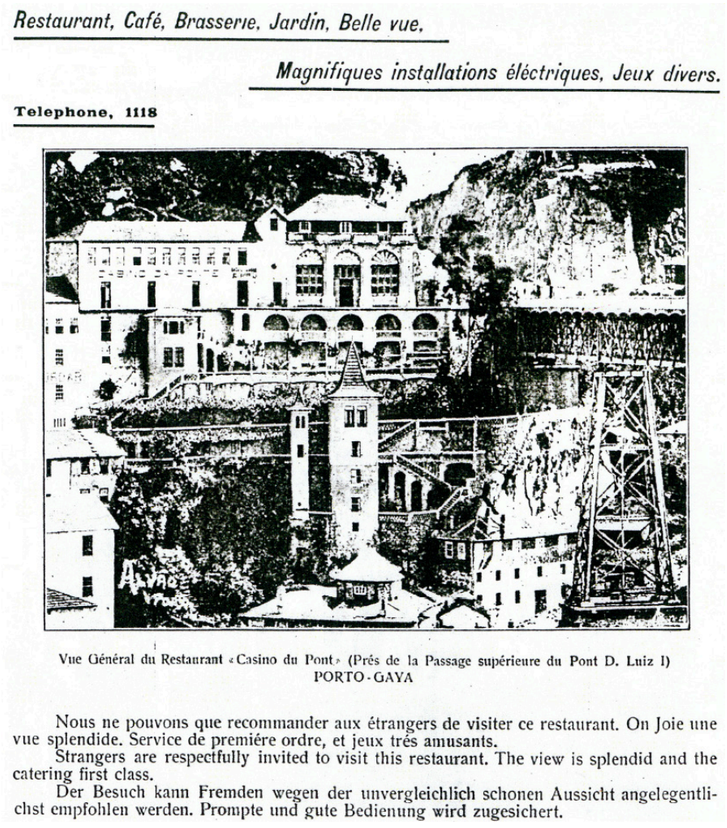
**(28)** VIZETELLY, Henry. *Facts about Porto and Madeira*. Londres: Ward, Lorck and C°., 1880. p. 118.

**(29)** SAUNIER, Dominique. *L'Entrepôt de vin de Porto et l'Activité Vinicole dans la région portuense*. Bordéus, 1985. Trabalho de síntese apresentado ao Institut de Géographie de l'Université de Bordeaux como prova de capacidade científica. p. 85.

**(30)** PEREIRA, Maria Abrunhosa, *As Arquitecturas do vinho de um porto monofuncional*, Revista da Faculdade de Letras, III série, vol. 9, Porto: Faculdade de Letras, 2008, pp. 179.




**1** cantarias do demolido Mosteiro de S. Bento da Ave-Maria no Porto
**2** funcionamento como casino
**3** funcionamento como cave de *Vinho do Porto*



*Restaurant, Café, Brasserie, Jardin, Belle vue.*

*Magnifiques installations éléctriques, Jeux divers.*

**Telephone, 1118**

Vue Général du Restaurant «Casino du Pont» (Prés de la Passage supérieure du Pont D. Luiz I)
PORTO-GAYA

Nous ne pouvons que recommander aux étrangers de visiter ce restaurant. On Joie une vue splendide. Service de première ordre, et jeux trés amusants.

Strangers are respectfully invited to visit this restaurant. The view is splendid and the catering first class.

Der Besuch kann Fremden wegen der unvergleichlich schonen Aussicht angelegentlichst empfohlen werden. Prompte und gute Bedienung wird zugesichert.

Imagem 037

Fases de vida do edifício Casino da Ponte

Imagem 038

Recorte de Jornal de Época, Officinas do Comércio do Porto

**Transição**

É a necessidade de reaminar as caves de Vinho do Porto com novo programa, que coabite e equacione esta acção do caminhar, que se chega à antiga cave Casino da Ponte. Este conjunto de edifícios torna-se numa possível solução para a transição entre diferentes cotas, estabelecendo ligações com pontos urbanos importantes. Este foi uma antiga sala de espectáculos, dança, música e jogos, que funcionou no início do séc. XX. Por ter sido um importante marco para a época, deu nome à rua adjacente, rua Casino da Ponte. Construído pouco depois da ponte D. Luís I, acabou por ser uma das primeiras atracções de passagem para a outra margem. Pouco existia em Vila Nova de Gaia, para além das outras caves e do Mosteiro da Serra do Pilar. O edifício adaptou-se à topografia do lugar, e limitou toda a construção posterior.

Embora a sua função como casino tenha sido efémera, o nome perdura até hoje. Em 1912 o proprietário do casino vendeu o edifício a uma firma de vinhos. Mais tarde, foi vendido a uma empresa de mobiliário, até aos dias de hoje. A maior parte do conjunto encontra-se abandonado, sendo apenas utilizado o edifício à cota alta, como armazém. Assim como teve diversas funções ao longo da sua vida, relacionados com a indústria do turismo, do vinho e por fim do mobiliário, também teve diversas fases de construção. A mais nítida foi quando funcionou como cave de Vinho do Porto, onde surgiram os vários volumes, à excepção do volume à cota da ponte. Hoje, esta é uma paisagem industrial desolada, sem referências claras, onde o edifício Casino da Ponte emerge como um marco na paisagem.

Assim, a estratégica consiste em reabilitar o Casino da Ponte, fazendo com que este permita fazer uma passagem entre cotas, de forma rápida e fácil, em contraponto às antigas capilaridades de subida de cota: a Calçada da Serra e a rua Casino da Ponte. Disposto em socalcos, faz a ligação entre a "cidade baixa" e a "cidade alta", e vencendo um desnível de 35m. Este passa a ser um ponto de renovação urbana, aliado a um programa público: um Centro de Investigação da Paisagem. Procura-se uma articulação do território que permita a leitura e utilização do edifício em qualquer sentido, ascendente ou descendente, assim como em diferentes períodos de tempo. Os percursos Batalha – Ribeira - Ponte D. Luís I – Calçada da Serra – Jardim do Morro e Casino da Ponte – Jardim do Morro – Cais de Gaia podem ser realizados em menos tempo, como meio e como forma de apreensão da cidade.

*Mas o estabelecimento "industrial" mais ousado desta zona, no final da Monarquia, situava-se à entrada do próprio tabuleiro superior da Ponte Luís I. Embora não fosse então classificado como industrial, hoje não teríamos dúvidas em registá-lo na "indústria do turismo". (...) Trata-se do célebre e efémero "Casino da Ponte" que ocupava um bizarro conjunto de edifícios entre a rua depois chamada do Casino da Ponte, à cota do tabuleiro superior e, lá embaixo, a Calçada da Serra, distribuindo-se por patamares pela escarpa abaixo. O edifício principal aproveitara as cantarias do demolido mosteiro de S. Bento da Ave-Maria no Porto.* **(31)**

**(31)** GUIMARÃES, Gonçalves. *O Pólo industrial da Serra do Pilar* [Em linha]. In *A Indústria Portuense em perspectiva histórica: actas do colóquio*. Porto: CLC-FLUP, 1998. Pp. 241-250. Disponível em http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/5291.pdf [Consult. 29 Set. 2014].



Imagem 039

Rio Douro e Serra do Pilar, Inês C. Fernandes, 2014






Edificado

Topografia

60 m

Linha de comboio

Metropolitano do Porto

Caves

Caves desocupadas/abandonadas

**1** Elevador da Ribeira

**2** Funicular dos Guindais

**3** Teleférico de Gaia

Casino da Ponte

Imagem 040

A topografia como barreira: análise do centro histórico de Vila Nova de Gaia


25
50
2
3
0
50
150
500m

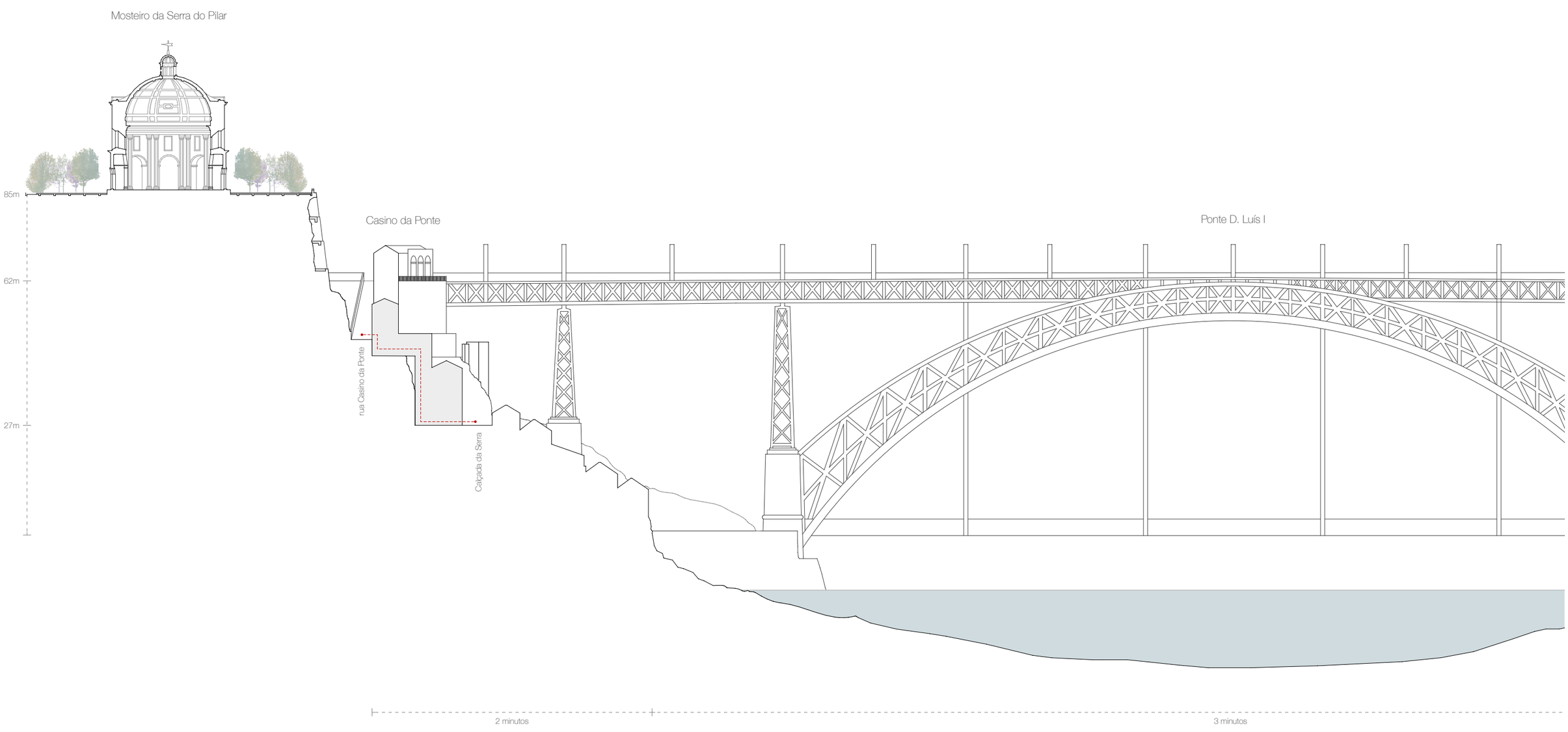
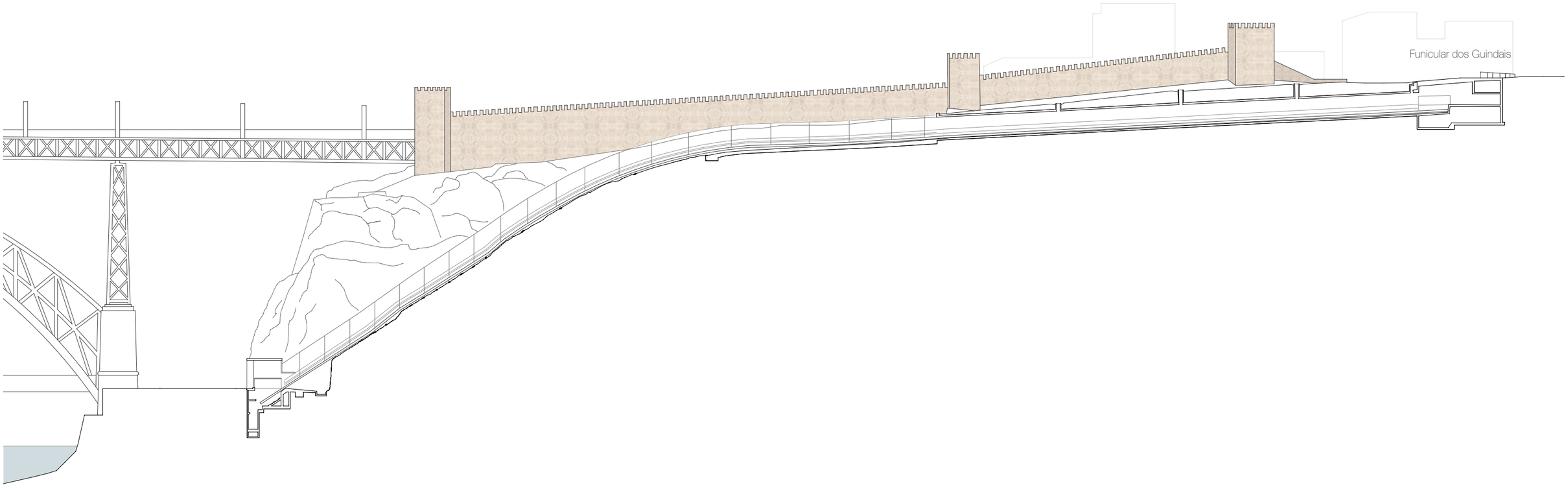



Imagem 041

Corte transversal cidade




3 minutos

0 5 15 50m

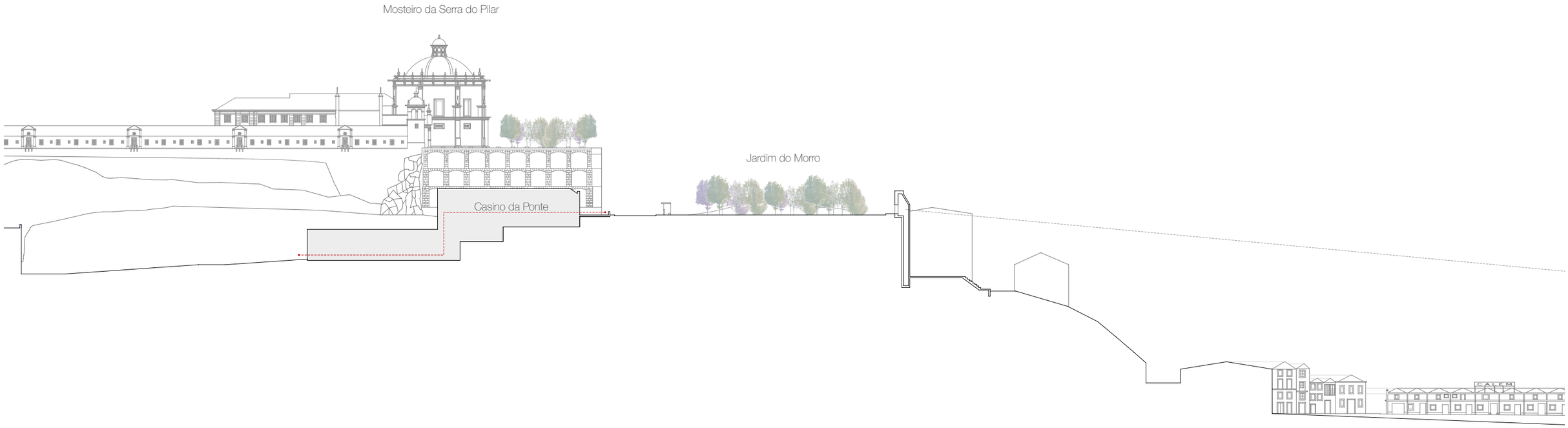



Imagem 042

Corte longitudinal cidade

68m




5 minutos

0 5 15 50m




Imagem 043

Planta de Implantação


cota 60
calçada da Serra
rua Cesário da Ponte
Teleférico de Gaia
Avenida da República
Mosteiro da Serra do Pilar
0 5 25 50m

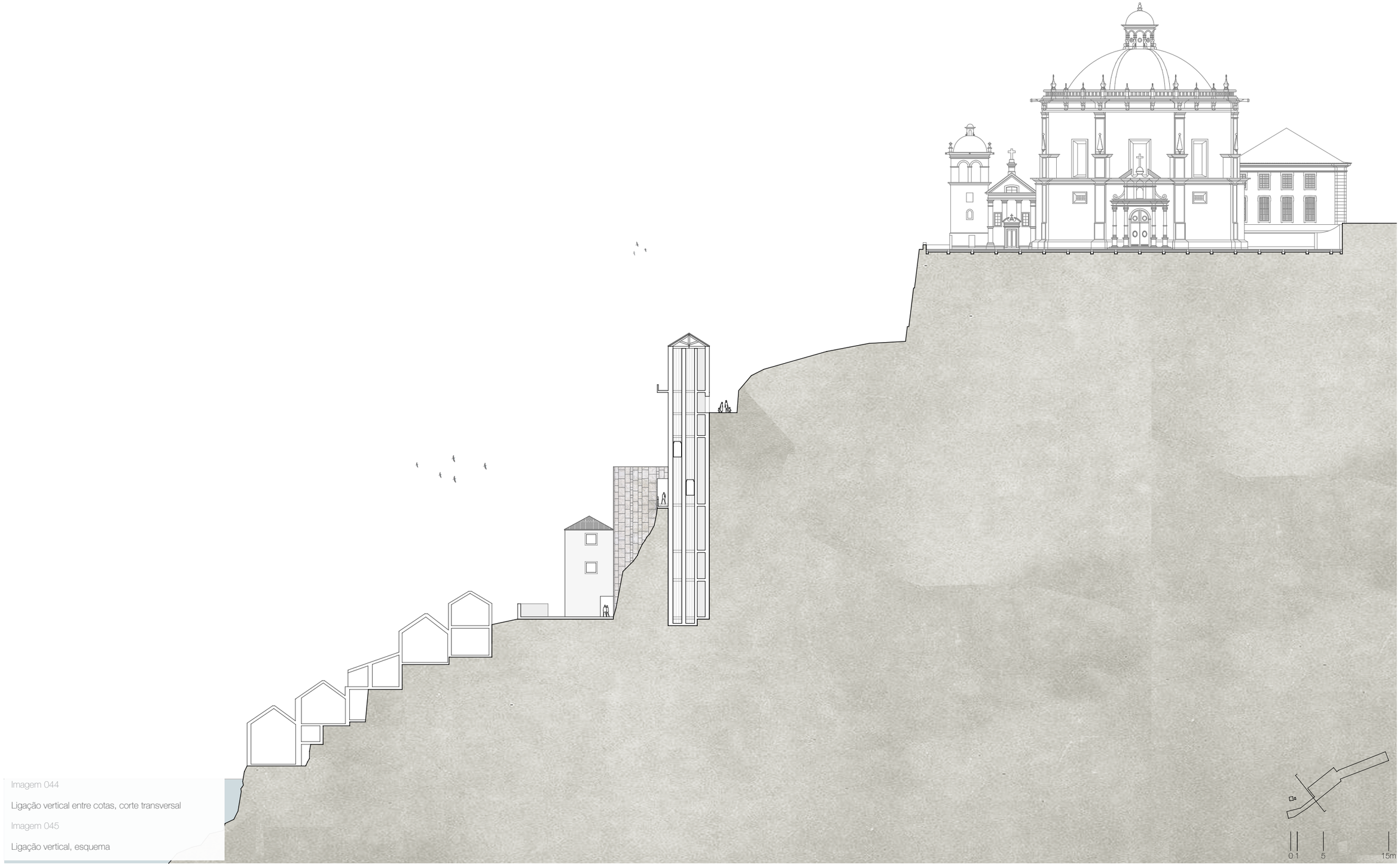



Imagem 044

Ligação vertical entre cotas, corte transversal

Imagem 045

Ligação vertical, esquema

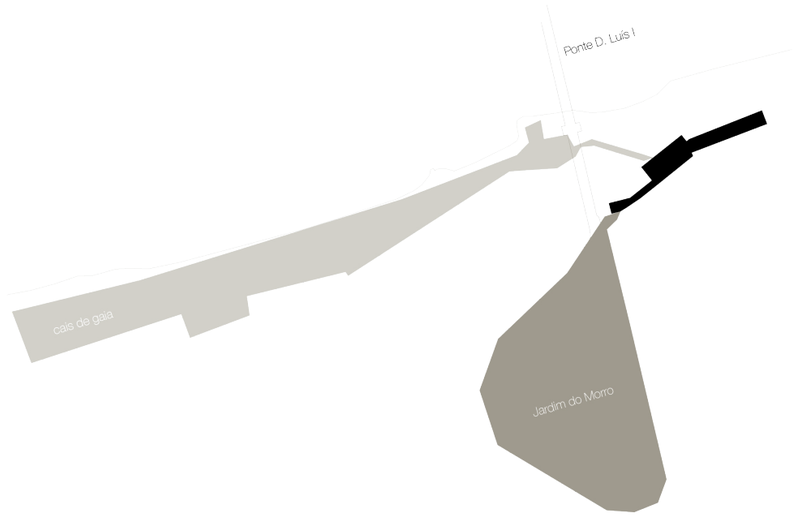
Tendo em vista disponibilizar a informação recolhida sobre o território português por Duarte Belo, nas várias etapas da sua investigação e vida, procurou-se encontrar um local adequado que possibilitasse esse efeito. Assim, o centro de investigação *Horizonte Portugal* terá como localização este antigo edifício, *Casino da Ponte*, que se distribui por diversos corpos, imediatamente antes da entrada no tabuleiro superior da ponte D. Luís I.

Tendo como premissa preservar a génese do edifício existente, a sua base volumétrica passa a conter o programa pretendido. A noção estratigráfica do edifício, das várias fases de vida deste, assim como dos vários socalcos em que se distribui, resulta num território disperso, confuso e de certa forma mitificado. Os vários percursos exteriores ainda existentes denotam a procura da ligação entre cotas, não conseguida. Assim, o problema de articulação passa pela forma como se resolvem as ligações entre edifícios e envolvente, clarificando-as.

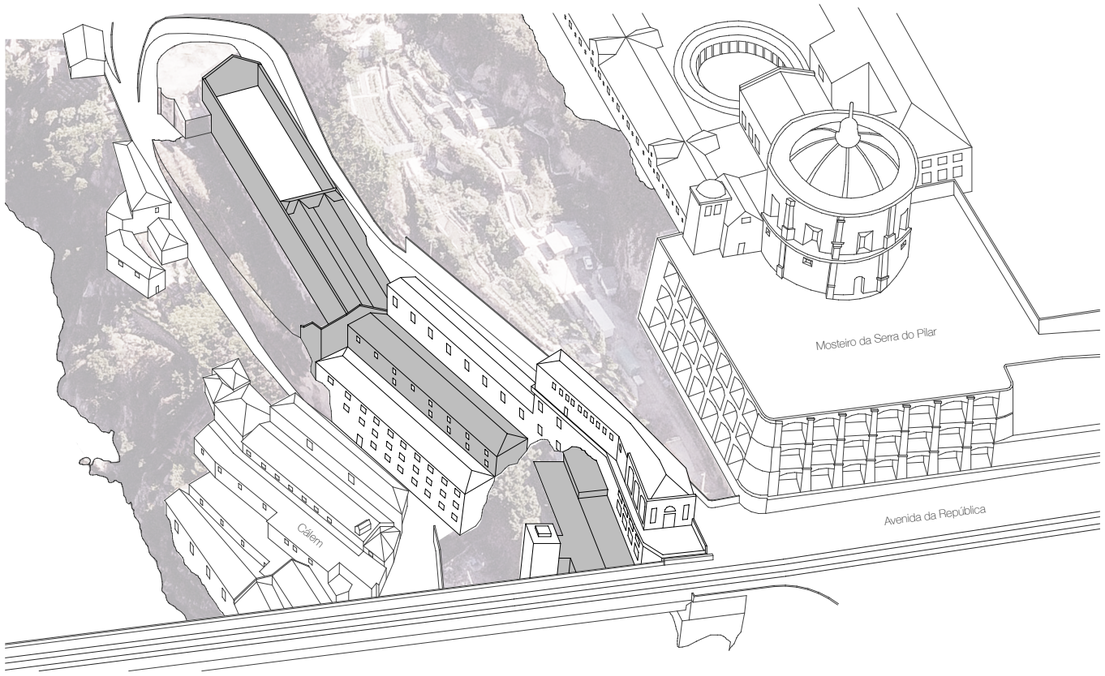
Pretende-se que o edifício seja um aglutinador de toda esta dinâmica entre o rio, a ponte, o Mosteiro da Serra do Pilar, e as antigas caves de Vinho do Porto. Procura-se que funcione como uma "máquina urbana", de forma a reanimar este tecido urbano e alcançar a continuidade do caminhar, dentro e fora do edifício. Pretende-se que o caminhante se mobilize como desejar, e que se perca num jogo de descoberta *flâneur*, onde o cenário envolvente se funde com o edifício. Este novo sistema estabeleceria uma ligação mais imediata de todo este território, vencendo cerca de trinta e cinco metros de altura. O edifício pretende ser um mecanismo de circulação, observação e estadia, funcionando como um mediador entre a cidade e o caminhante.

O projecto procura a transparência: do percurso possível através do edifício, assim como da sua imagem exterior. Interessa a forma dos espaços abertos que este conjunto de edifícios proporciona, numa dinâmica entre espaços exteriores e interiores, espaços cobertos e abertos, luz e sombra, onde o olhar é controlado e explorado de forma propositada. Procurou-se a elasticidade dos espaços, para diferentes usufrutos, sem perder a leitura unitária do conjunto total, assim como das suas transformações.

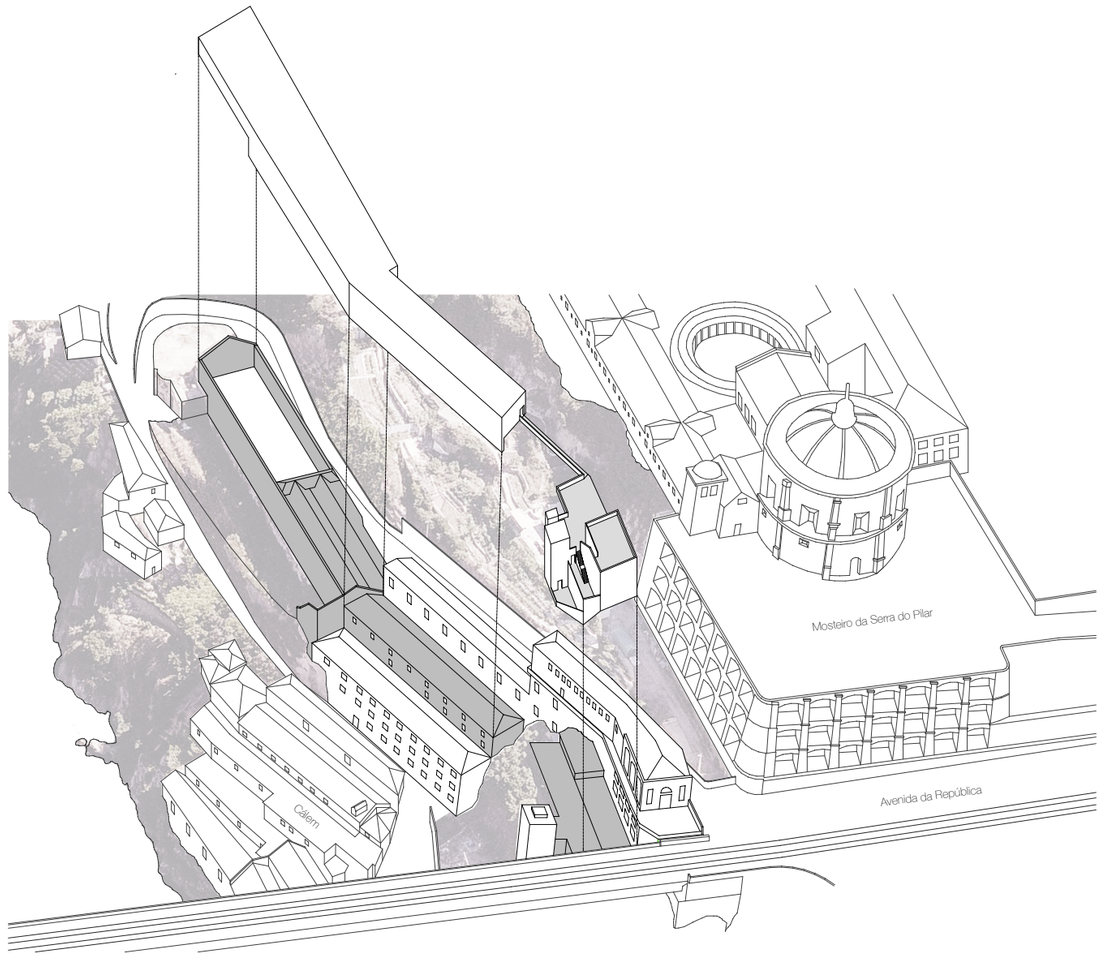





O edifício ***Casino da Ponte***, disposto em socalcos, articula o Cais de Gaia ao Jardim do Morro, assim como os dois tabuleiros da Ponte D. Luís I.




EXISTENTE

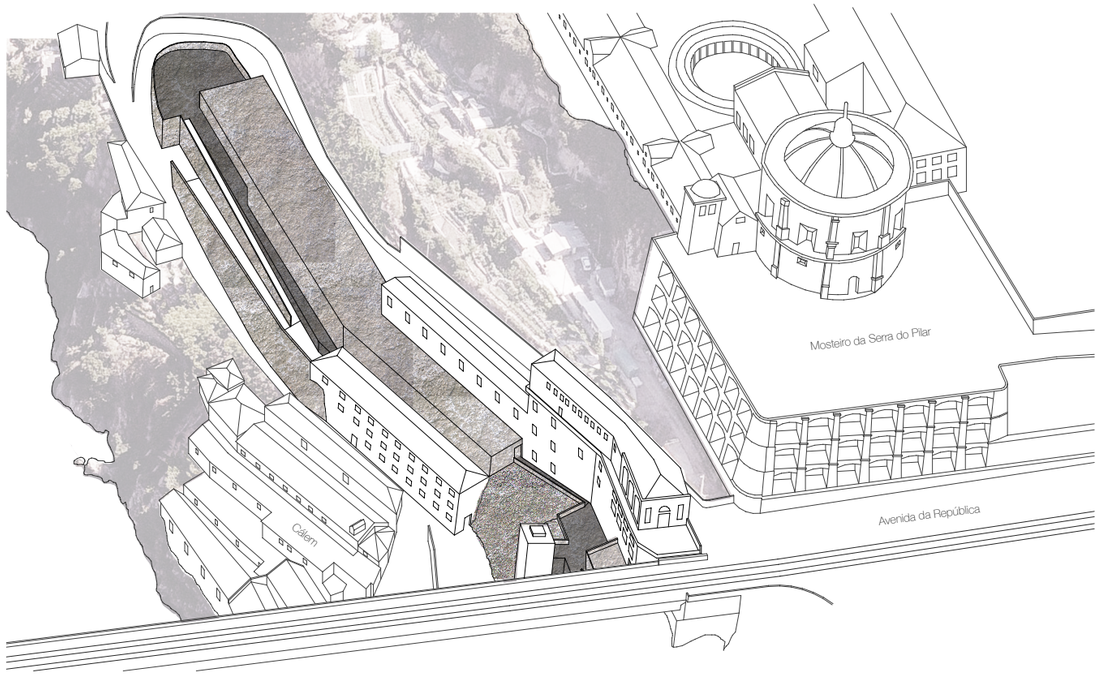



O NOVO ELEMENTO SIMPLIFICA AS CIRCULAÇÕES HORIZONTAIS E VERTICAIS, DENTRO E FORA DO EDIFÍCIO.

Demolições

Imagem 046

Serra do Pilar, axonometria




PROPOSTA

O edifício, que acompanha o declive do território, foi pensado tendo em vista a sua ligação ao exterior. Esse dado manteve-se, podendo os volumes continuar a funcionar isolamente, mas existindo também uma lógica de conjunto, e de permeabilidade entre eles.

Definindo novos acessos verticais, pretende-se ligar os vários volumes existentes para que a experiência de os percorrer seja contínua. A incorporação do novo elemento horizontal que estabelece a ligação horizontal e vertical, quer-se que tenha um impacto mínimo no conjunto total. A intervenção, pontual, recria os antigos e gera novos níveis e plataformas adjacentes aos três volumes, estabelecendo novas ligações no seu perímetro exterior. Por exemplo, nos antigos percursos exteriores existentes, parcialmente perdidos com o tempo, procurou-se evidenciá-los e reactivá-los numa nova lógica de conjunto, não apenas como espaços de passagem, mas também associados a espaços de estadia.

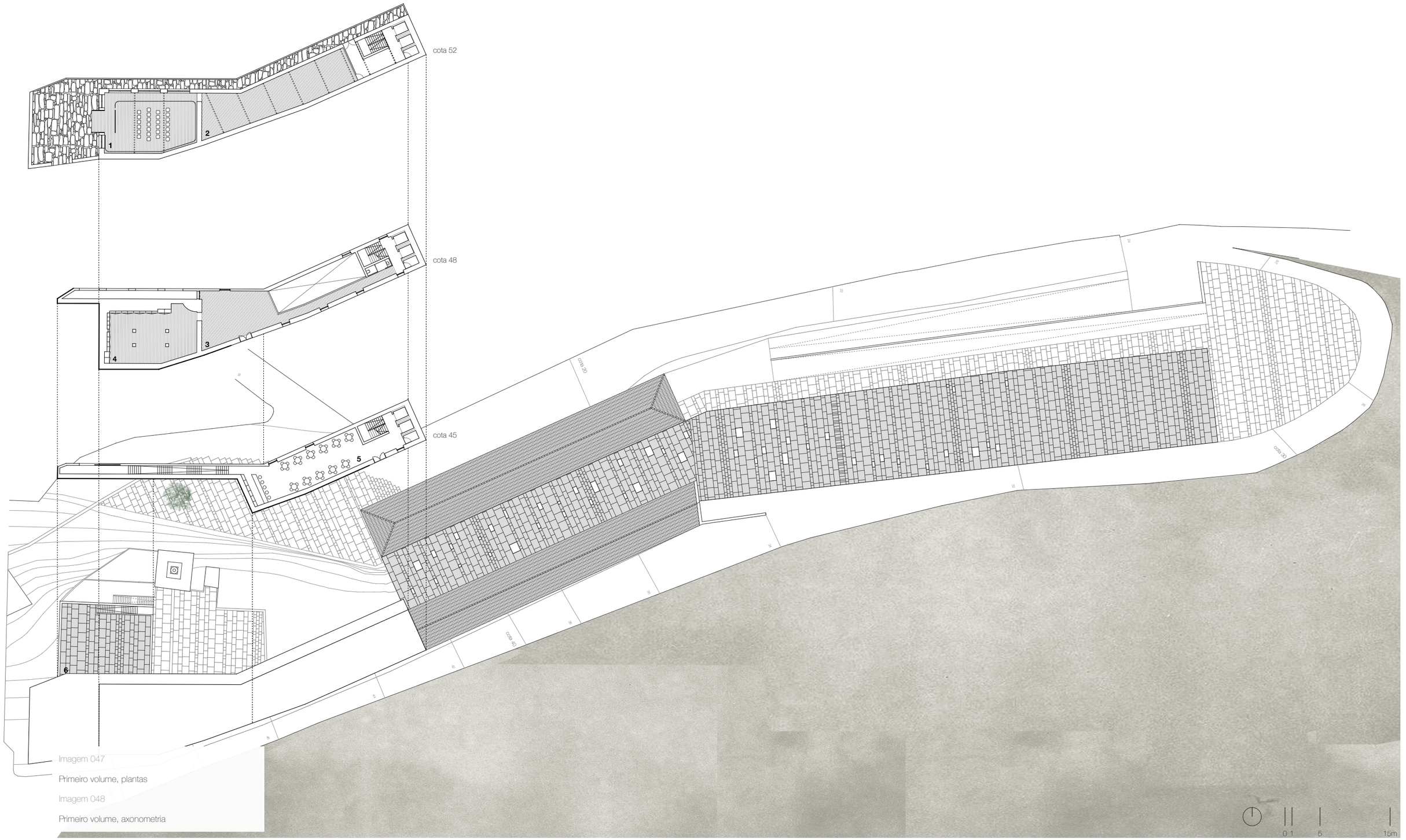



Imagem 047

Primeiro volume, plantas

Imagem 048

Primeiro volume, axonometria

**1** sala polivalente

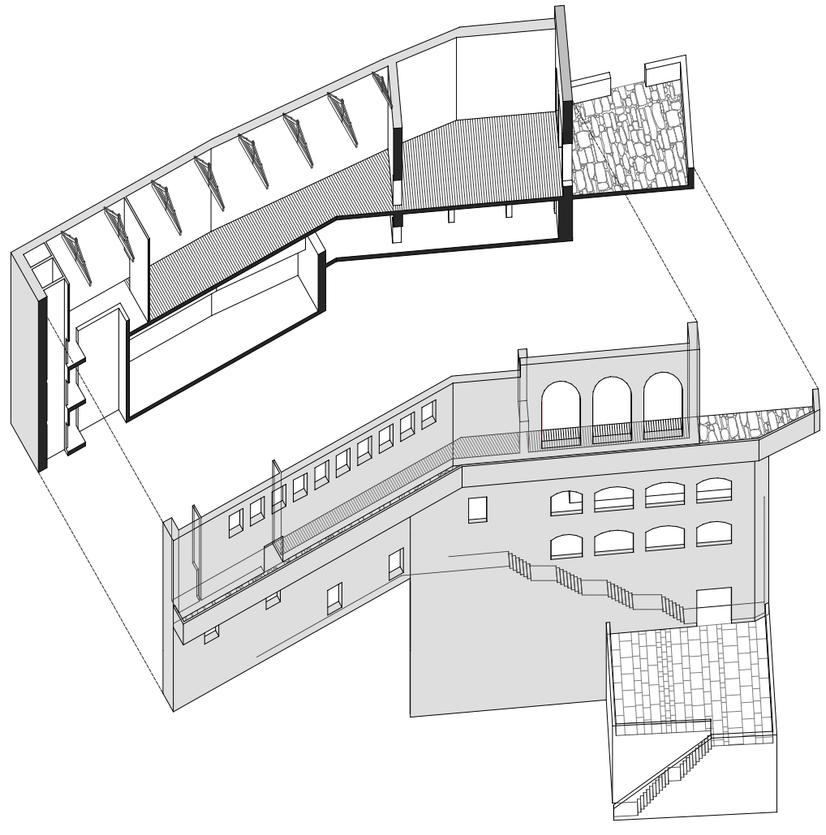
**2** exposição temporária

**3** administração

**4** arquivo

**5** cafetaria

**6** plataforma



A intenção passa por respeitar a característica primária da *cave*: é um invólucro de outros invólucros. É um espaço unitário com um carácter marcado, onde todos os novos elementos se distinguem dos já existentes, e onde as paredes do seu perímetro são o que o definem. É um diálogo entre as pré-existências e o novo, que assenta no contraste da sequência de espaços, e onde a experiência da sucessividade é o ponto de partida para a continuidade do caminhar, explorada também no espaço interior.

O primeiro corpo, junto ao tabuleiro superior da ponte D. Luís I, dispõe de dois espaços polivalentes, que diferenciam épocas distintas: o primeiro com as cantarias do antigo mosteiro da Ave-maria no Porto, e o segundo um acréscimo, para a sua função como casino. O primeiro piso destina-se, assim, a programas diversos que se podem prolongar para o exterior, como exposições temporárias, conferências, concertos, feiras, ou qualquer outra actividade. É também uma antecâmara do centro de investigação, onde o visitante teria a possibilidade de vislumbrar um pouco o que é a paisagem portuguesa. Nos pisos inferiores localizam-se a administração e a cafetaria. Esta última com um espaço exterior adjacente, que pode ser utilizado como esplanada, ou de passagem para a exposição permanente.




Imagem 049

Corte transversal

Imagem 050

Pormenor construtivo

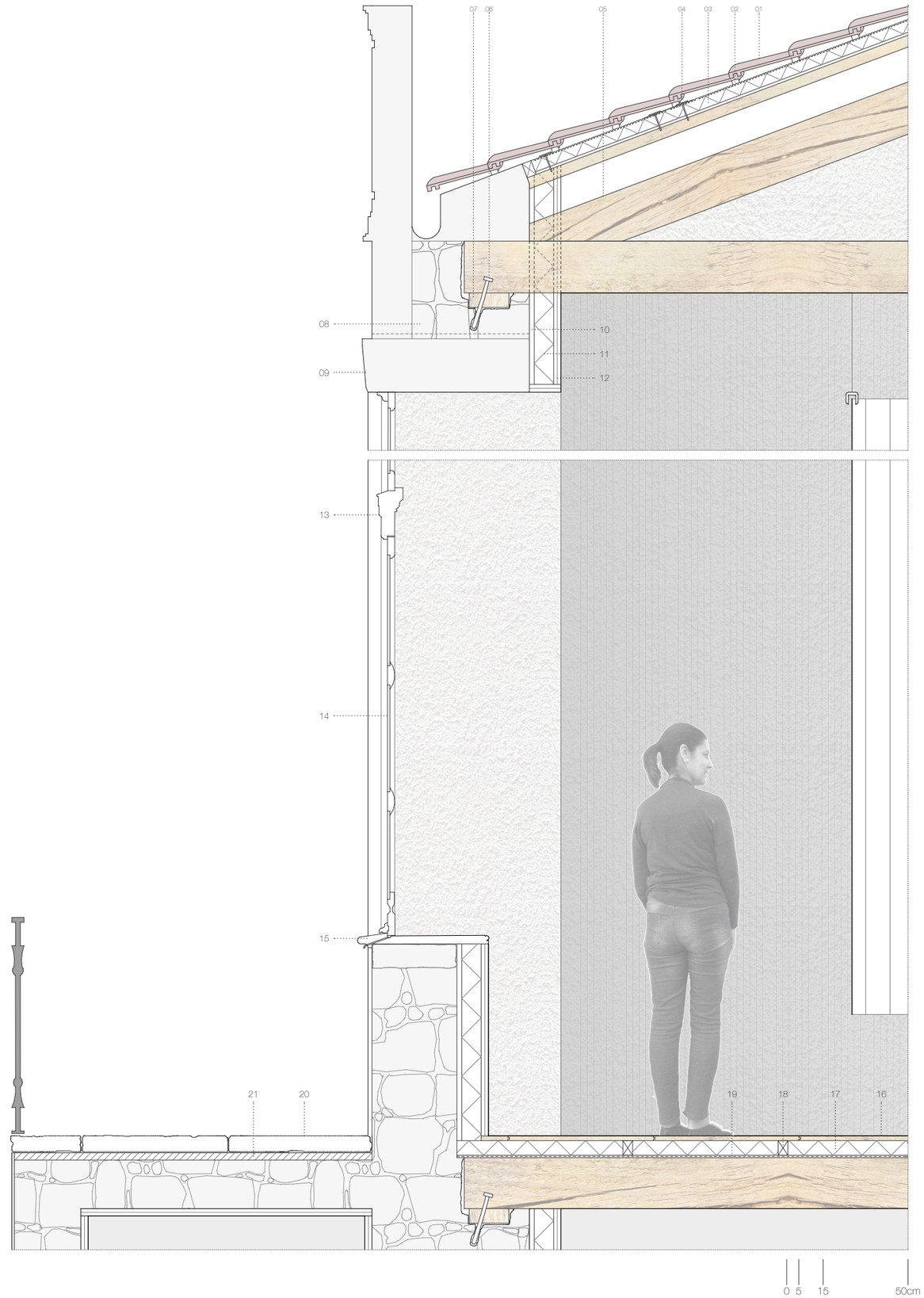
Recuperam-se as fachadas, cobertura e pavimentos, assim como se procede à demolição de todos os anexos posteriores e dispensáveis.

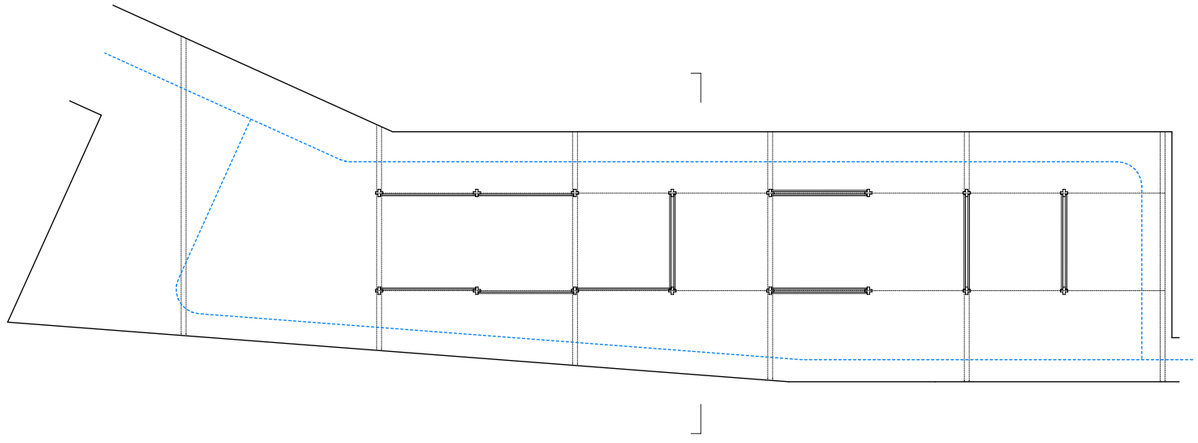
As caixilharias são substituídas por novas, que permitam a melhoria do conforto térmico e acústico. Na sala polivalente, por outro lado, optou-se por manter as caixilharias existentes, apenas restaurando-as, para que a sua imagem original não seja alterada. Para que a luz seja controlada, optou-se pelo uso de uma cortina que, consoante o uso momentâneo, adequa o espaço ao programa.

Cobertura
- 01 Telha marselha
- 02 Vara/barrote
- 03 Isolamento térmico
- 04 Fixação das placas de isolamento térmico
- 05 Asna de madeira
- 06 Varão metálico de conexão à viga de madeira
- 07 Frechal

Parede
- 8 Parede de alvenaria de granito
- 9 Lancil/padieira do caixilho
- 10 Caixa de ar
- 11 Isolamento térmico
- 12 Gesso cartonado
- 13 Caixilharia existente restaurada
- 14 Vidro simples
- 15 Pingadeira

Pavimento
- 16 Soalho de madeira
- 17 Lã de rocha
- 18 Sarrafos de madeira
- 19 Membrana de impermeabilização e contra-placado
- 20 Pedra granito
- 21 Microbetão





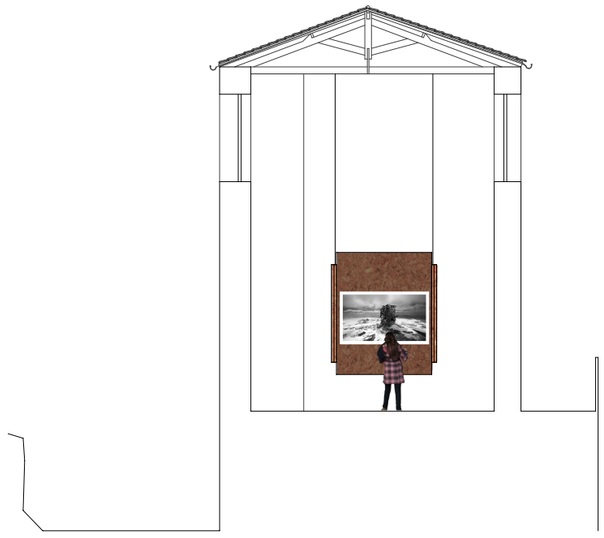


Imagem 051

Exposição temporária, planta

Imagem 052

Exposição temporária, corte

Imagem 053

Exposição temporária, axonometria

0 1 3 5m

O percurso expositivo divide-se em dois momentos. O primeiro, de aproximação, localiza-se no volume à cota alta. Uma ante-câmara do centro de investigação, com um tema em concreto: Portugal. As imagens, persistentes, são utilizadas como instrumento de investigação e de pensamento sobre o território. Um laboratório em forma de atlas pictórico, onde as fotografias expostas deixam em aberto a apropriação do visitante ao que cada peça representa. Neste caso, é a experiência da sucessividade, sem qualquer pressuposto, que é o ponto de partida para um atlas de Portugal, numa construção contínua de uma possível identidade da paisagem contemporânea portuguesa. Este manter-se-ia através do tempo, procurando a sua identidade, através de diferentes olhares e várias formas artísticas.

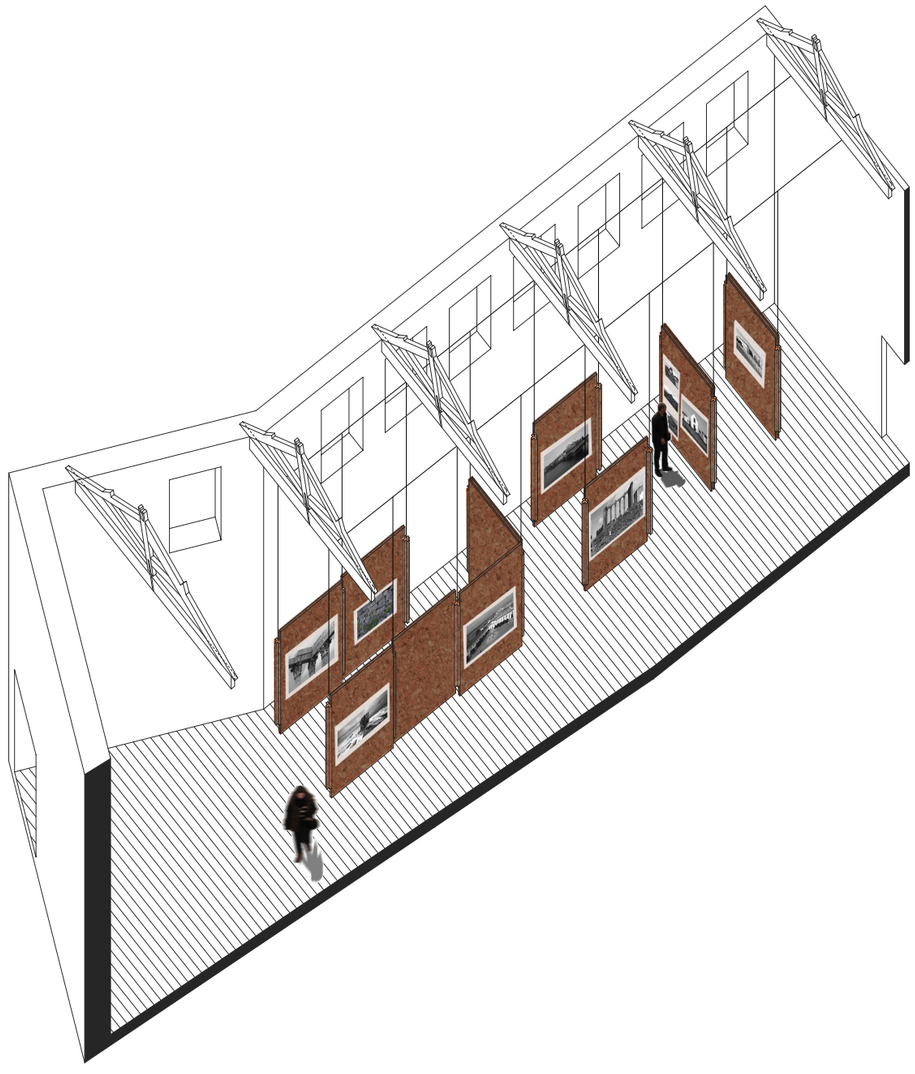
Esta ideia materializa-se através de 16 peças, em madeira, que se apoiam nas asnas existentes e, por sua vez, sustentam os painéis de cortiça de 2x2,5m, pintados de preto de forma a contrastar com o ambiente envolvente.

Em permanente actualização, estes elementos podem ser dispostos de diversas formas, criando várias formas de percorrer a exposição. A escolha do material cortiça tem a ver com ser um produto típico português e que permite facilmente a fixação de fotografias impressas. Assim, seria fácil a sua actualização, sem passar pelas típicas molduras brancas e que envolvem outra logística. No entanto, para que o efeito da fotografia seja retirada do preto, esta seria enquadrada por um passe-partout branco.

Esta leitura do território prolongar-se-ia na exposição permanente, mas concentrada num único olhar: o de Duarte Belo.

*"Aproximar as coisas que nunca foram aproximadas e que não pareciam predispostas a sê-lo."* **(32)**

*Robert Bresson*



**(32)** VALE, Paulo Pires do. *Tarefas infinitas. Galeria de Exposições Temporárias 20 de Julho a 21 de Outubro de 2012. Quando a Arte e o livro se ilimitam*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2012.

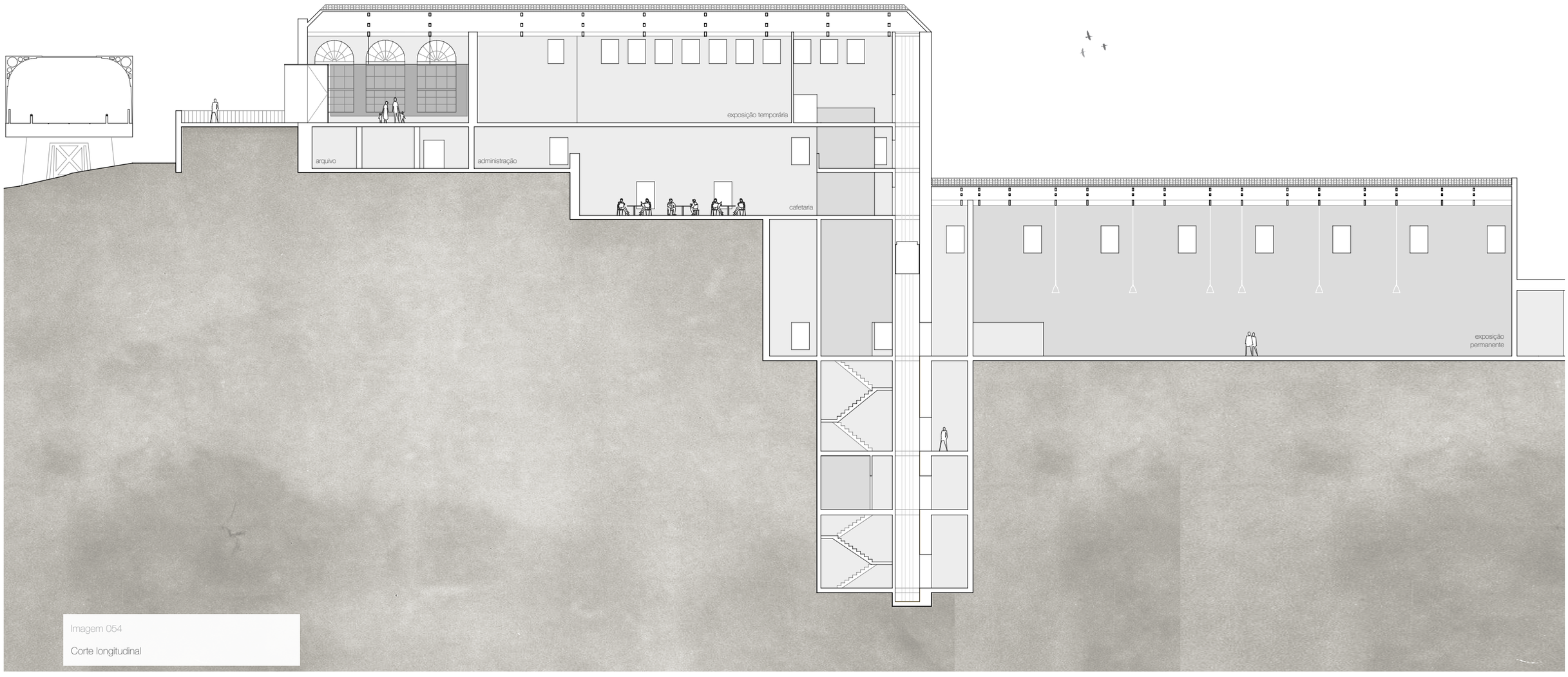
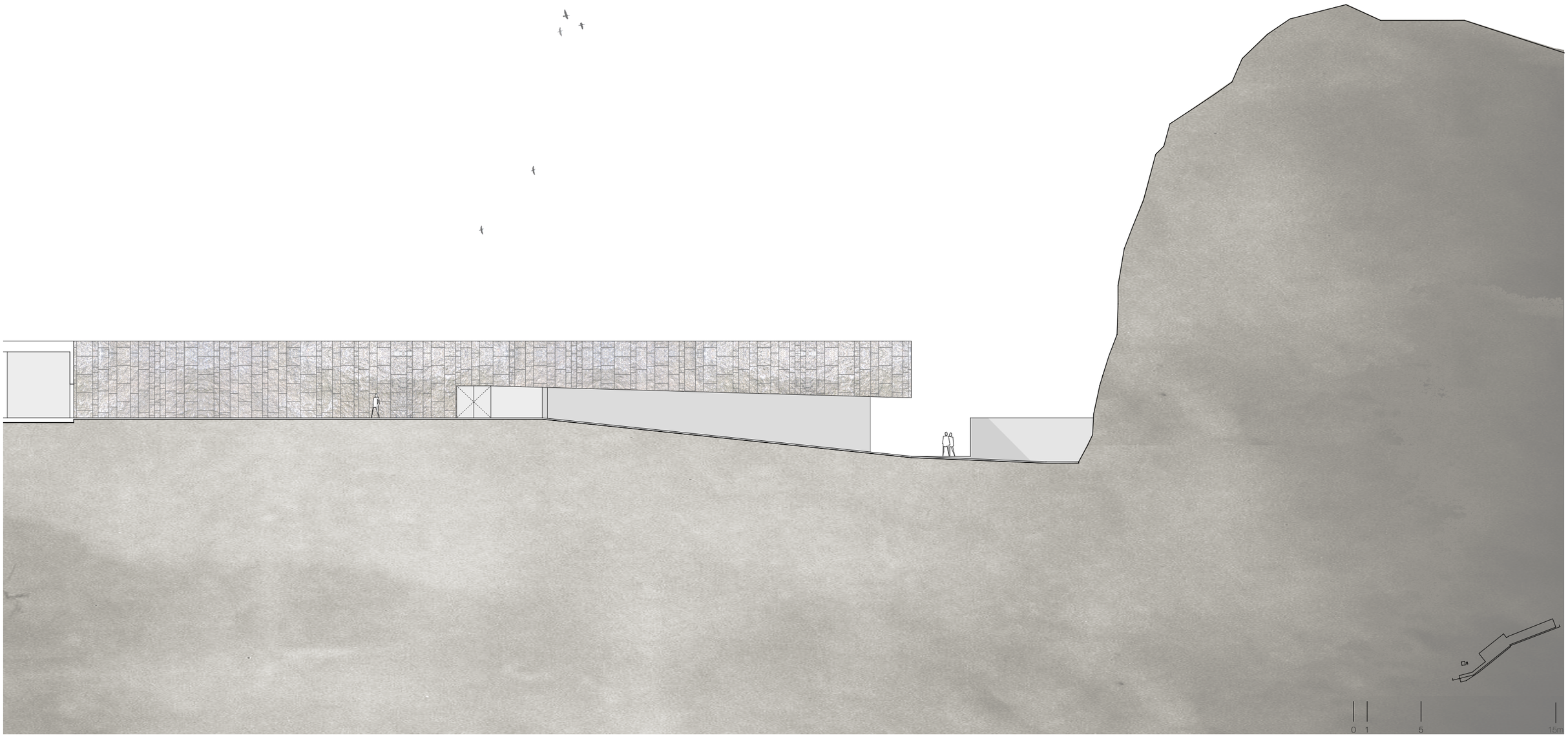



Imagem 054

Corte longitudinal


0 1 5 15m

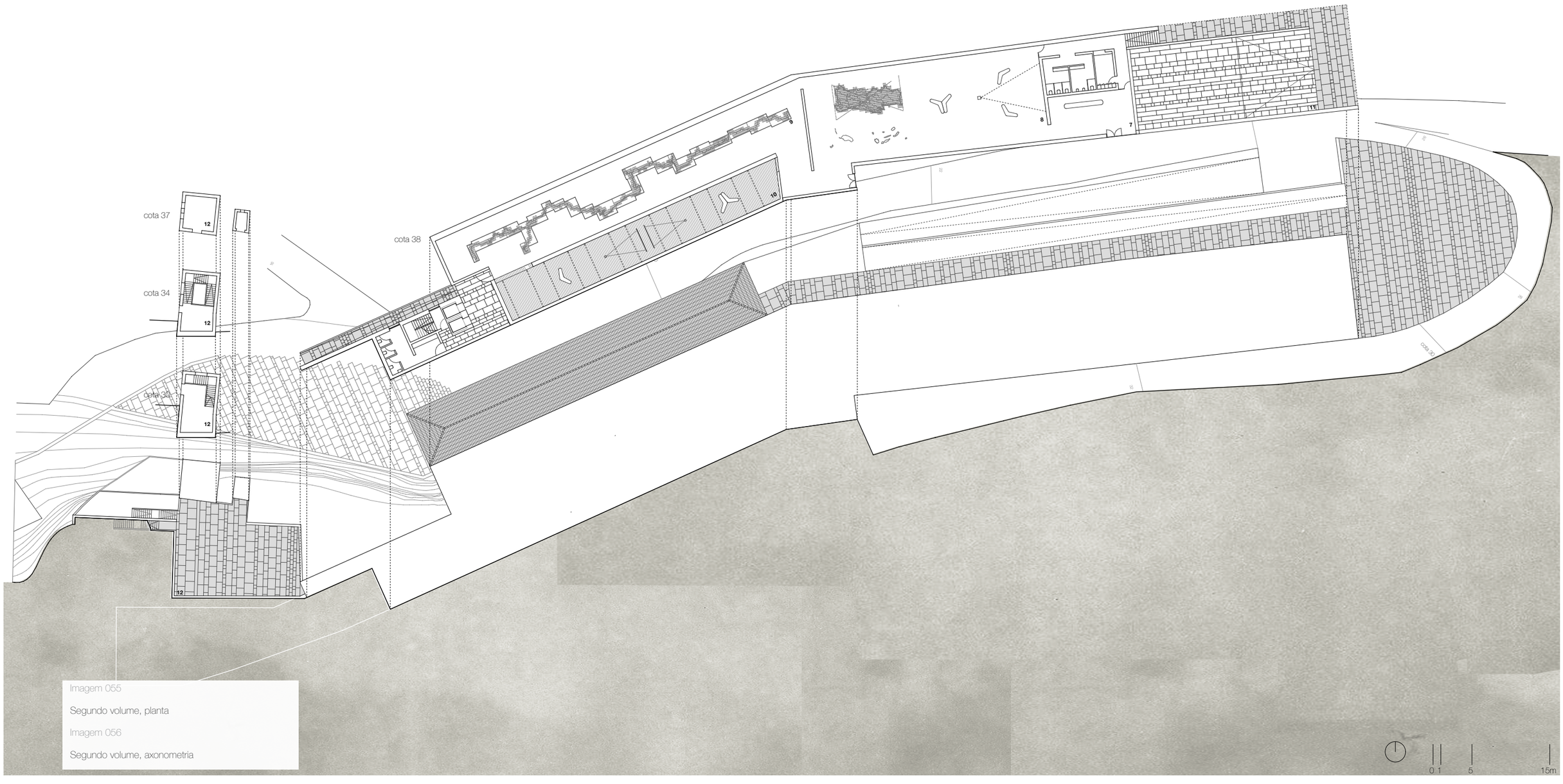



Imagem 055

Segundo volume, planta

Imagem 056

Segundo volume, axonometria

**7** foyer

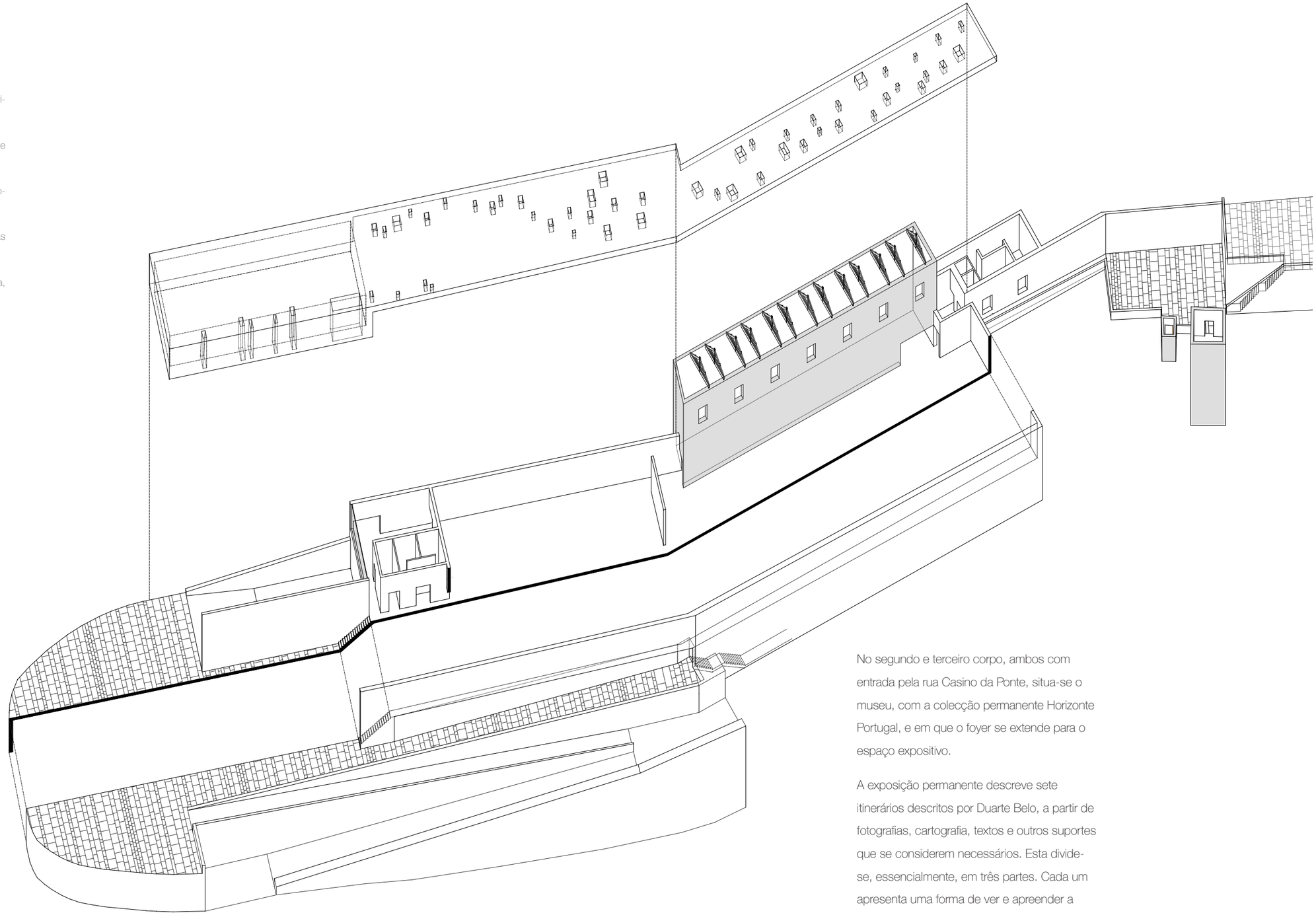
**8** exposição permanente, modelos tridimensionais

**9** exposição permanente, cartografia e percursos

**10** exposição permanente, sala de projecção

**11** auditório/espaço polivalente para as artes do palco

**12** espaços para exposição temporária, plataformas e torres





No segundo e terceiro corpo, ambos com entrada pela rua Casino da Ponte, situa-se o museu, com a colecção permanente Horizonte Portugal, e em que o foyer se extende para o espaço expositivo.

A exposição permanente descreve sete itinerários descritos por Duarte Belo, a partir de fotografias, cartografia, textos e outros suportes que se considerem necessários. Esta divide-se, essencialmente, em três partes. Cada um apresenta uma forma de ver e apreender a paisagem, apenas compreendida através de meios intermediários entre ela e o caminhante. Os vários meios de a representar complementam-se, acrescentando sempre mais à nossa apreensão dela. Assim, optou-se por um percurso expositivo flexível, estando a sucessão de espaços disponíveis a várias interpretações.

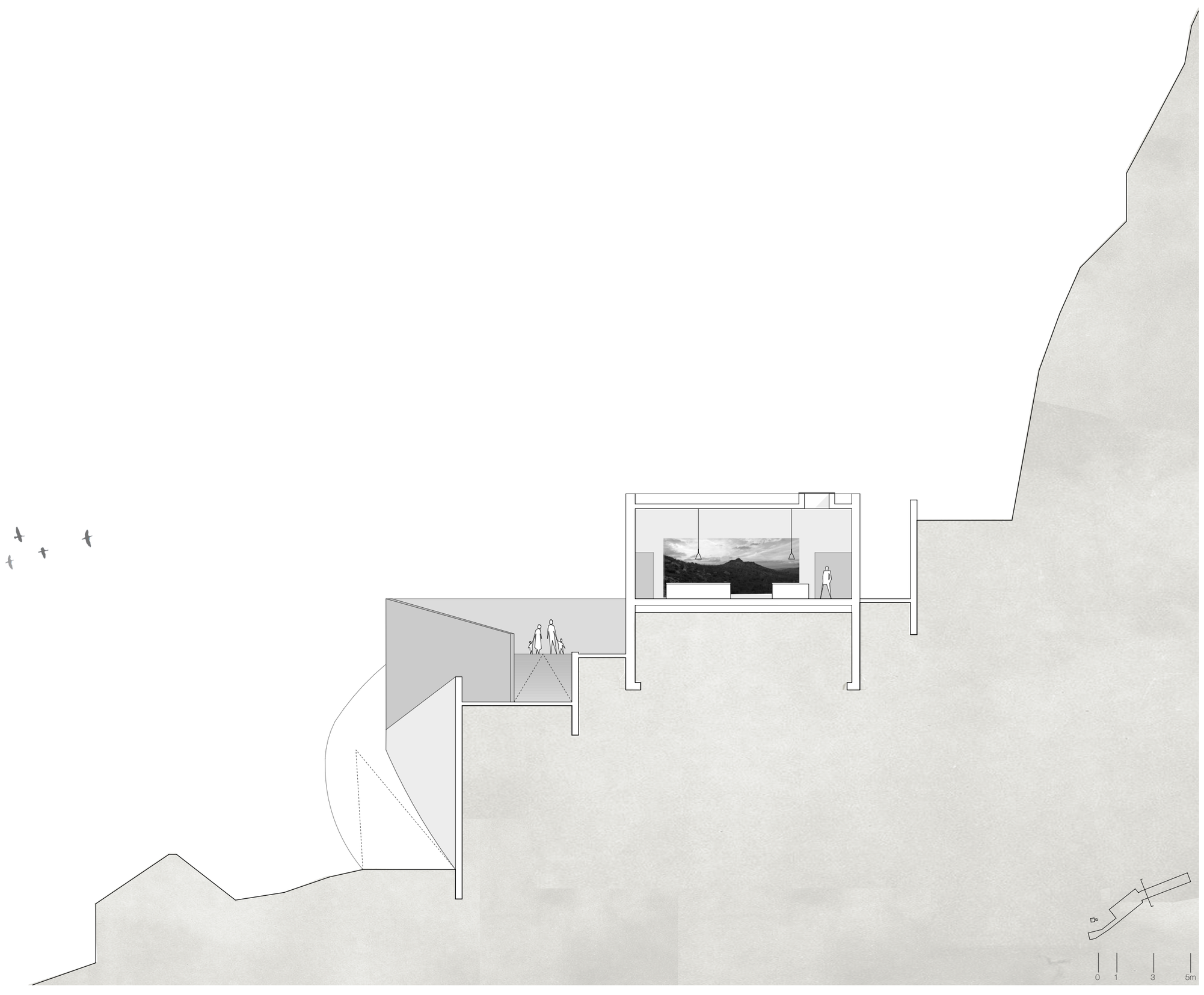
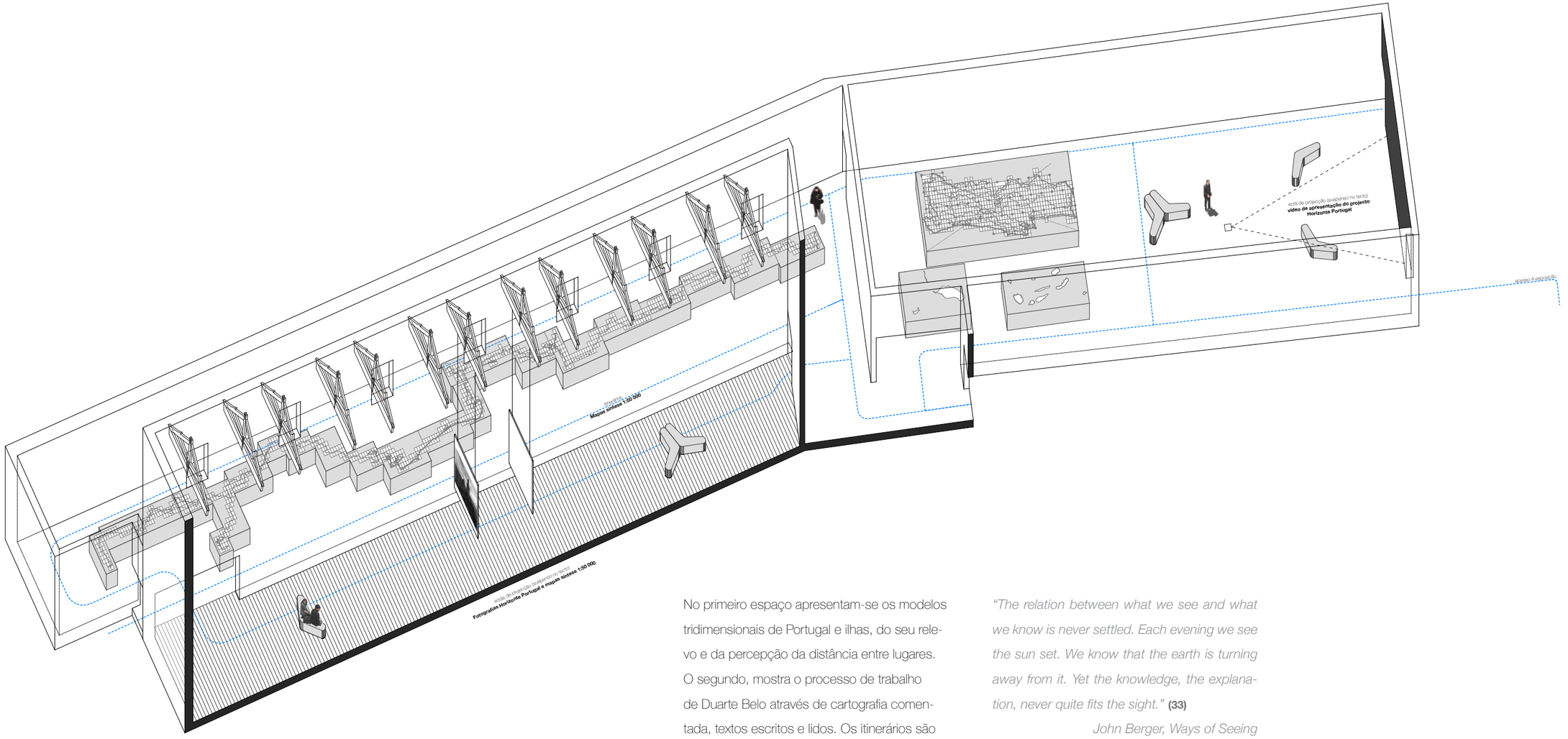



Imagem 057

Corte transversal *cc'*

Imagem 058

Axonometria, exposição permanente




No primeiro espaço apresentam-se os modelos tridimensionais de Portugal e ilhas, do seu relevo e da percepção da distância entre lugares. O segundo, mostra o processo de trabalho de Duarte Belo através de cartografia comentada, textos escritos e lidos. Os itinerários são apresentados sequencialmente, como se o caminhar pelo território fosse contínuo e o limite o infinito. Portugal poderia ser percorrido destas sete ou de muitas outras formas. Por fim, o último espaço destina-se à fotografia, onde em dois painéis são projectadas fotografias de Duarte Belo, adicionando outra maneira de ver a paisagem. Os ecrãs estariam posicionados no centro da sala e, de acordo com os itinerários e sequencialmente, transmitiriam fotografias, de frente para trás e de trás para a frente, numa lógica de que num ponto desse percurso as imagens se cruzariam e por milésimos de segundo estariam no mesmo ponto do país.

*"The relation between what we see and what we know is never settled. Each evening we see the sun set. We know that the earth is turning away from it. Yet the knowledge, the explanation, never quite fits the sight."* **(33)**

*John Berger, Ways of Seeing*

*"Cada viajante constrói, das cidades que ama, uma ideia que raramente coincide com a lógica da geografia urbana. Na sua forma de amar uma cidade, desenha percursos, associações imaginárias, mitos instrumentais que o fazem ver as fachadas, os monumentos, as praças e as gentes de uma determinada zona como os melhores sinais identificadores do espírito do lugar. A sua noção de geografia é essencialmente afectiva, as suas preferências não são nacionais e, por isso, essa zona eleita figura no seu espírito, e para sempre, como centro da cidade."* **(34)**

*António Mega Ferreira*

**(33)** BERGER, John. *Ways of Seeing*. Londres: Penguin Books Ltd, 2008. 176p.

**(34)** FERREIRA, António Mega. *Roma, exercícios de reconhecimento*. Lisboa: Assírio Alvim, 2004.

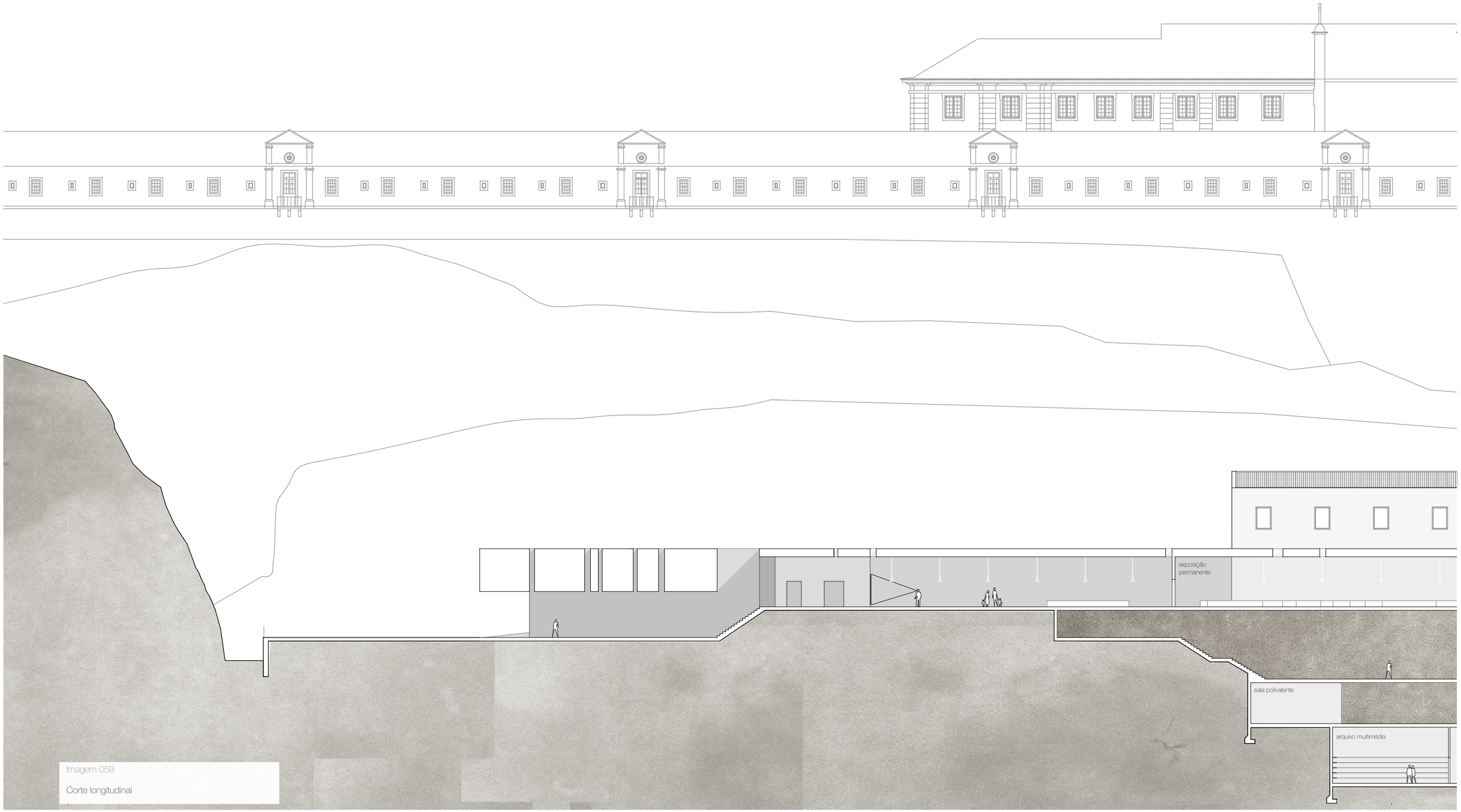
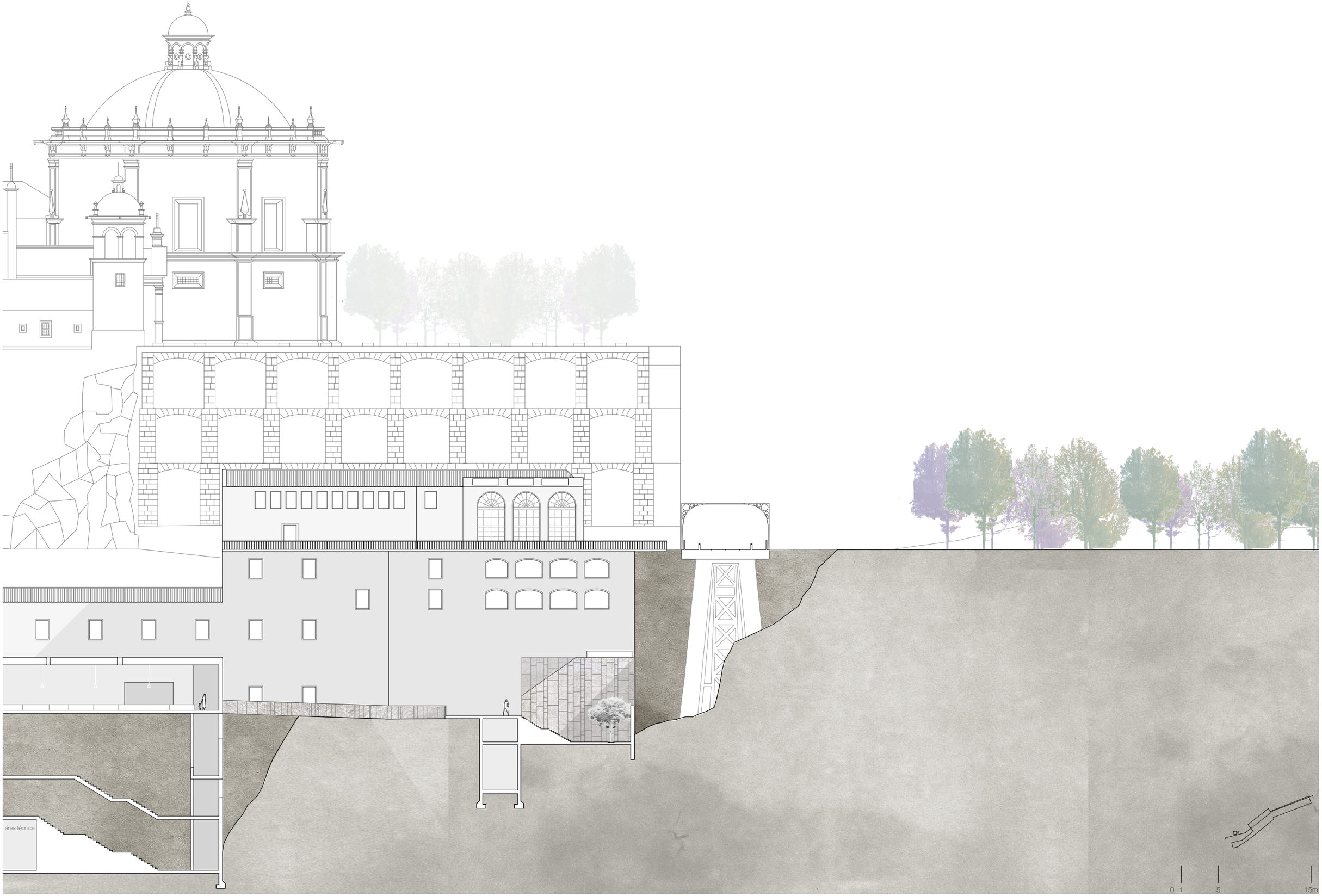



Imagem 059

Corte longitudinal


área técnica
0 1 5 15m

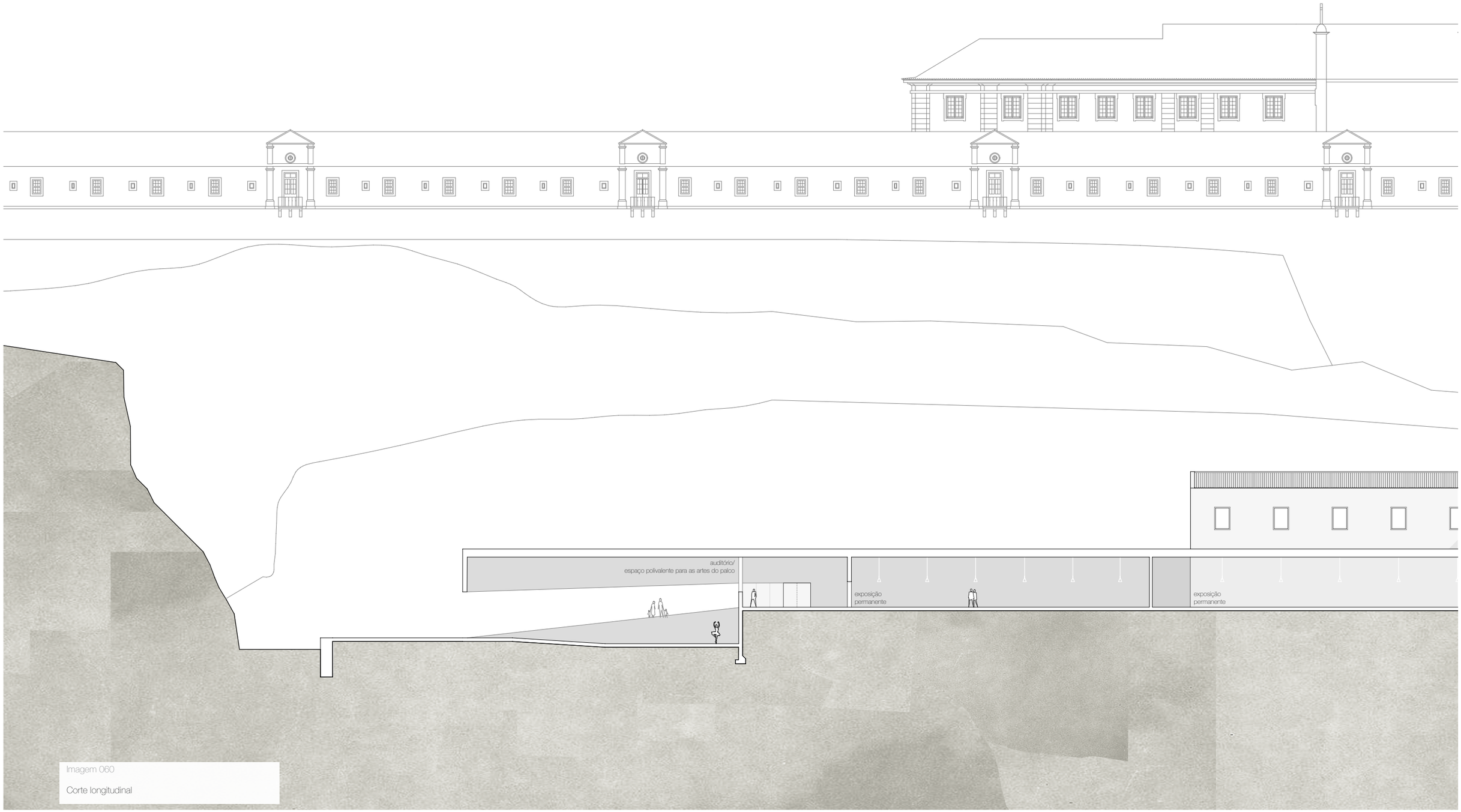



Imagem 060

Corte longitudinal

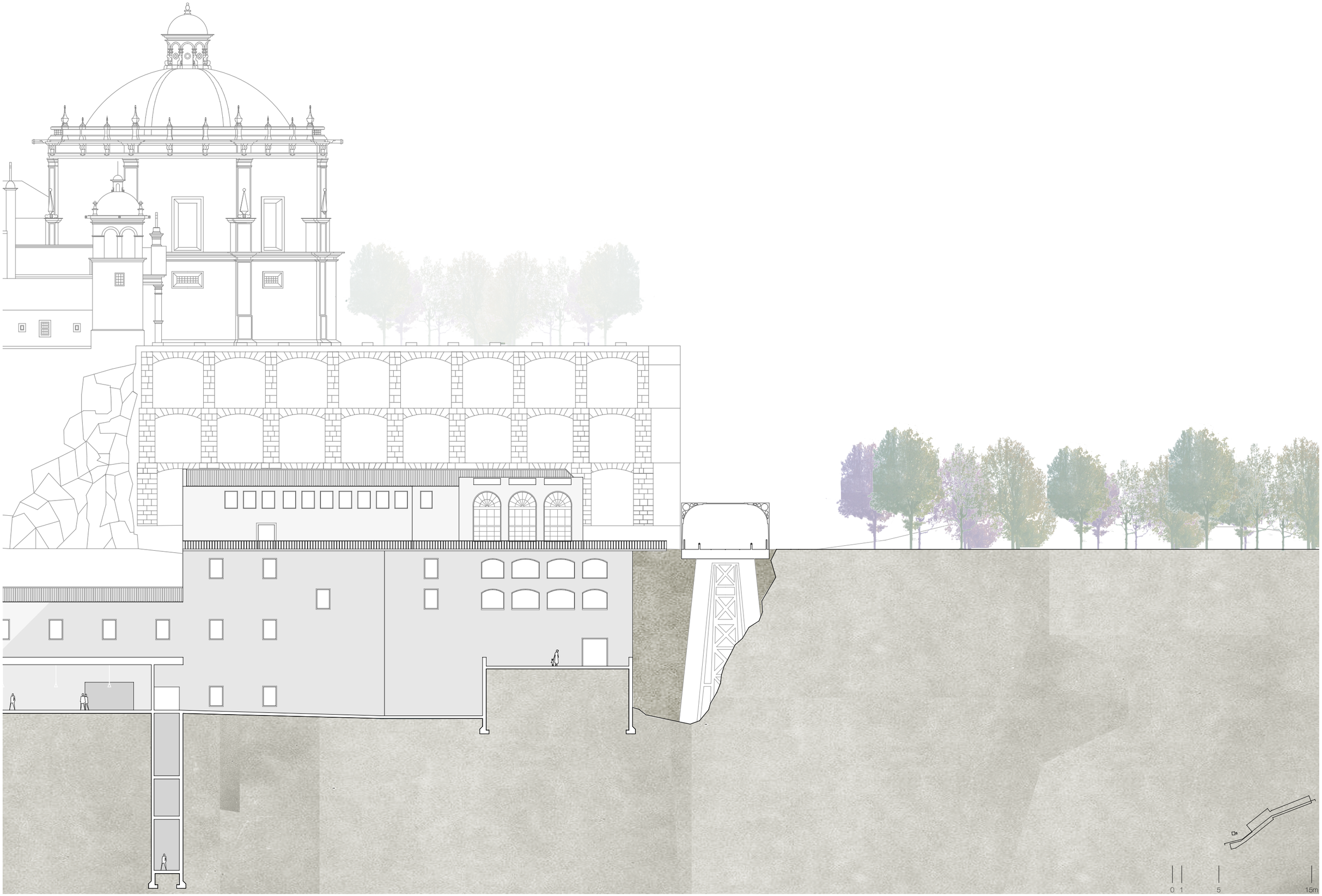
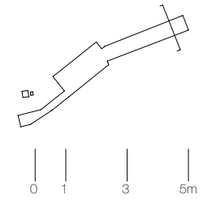

0 1 5 15m

Imagem 061

Corte transversal

Imagem 062

Pormenor construtivo



Procura-se manter as características das antigas caves: uma caixa praticamente encerrada e revestida a granito, onde a luz que entra é dada por janelas elevadas e ritmadas, ou através de pequenas clarabóias irregulares. É nas diferenças de pé direito e na dualidade de entradas de luz que é constituído o seu interior. É procurada a tensão volumétrica para o corpo e olhar de quem percorre os diferentes espaços.

Por fim, neste volume é incorporado também um auditório. Um espaço em aberto, de acesso livre, onde o exterior se funde com o interior, para que as actividades se possam prolongar espacialmente, numa extensão do espaço público urbano. É através deste espaço exterior que se acede aos três lanços de escadas, entre a parede da escarpa granítica e a parede de alvenaria das pré-existências, e se chega aos três pisos do último volume.

O novo diferencia-se do já existente em alvenaria de granito. O novo volume, em betão, une-se à existente parede de alvenaria em granito, assim como ao já existente volume adjacente, sendo necessário a consolidação do terreno junto à fundação, através de microestacas.

Cobertura
- 01 Lajetas em granito
- 02 Buzon
- 03 Clarabóia
- 04 Vidro duplo, com controlo de luz natural
- 05 Tela de impermeabilização
- 06 Isolamento térmico
- 07 Camada de forma/pendente 2%
- 08 Laje de betão armado

Parede
- 09 Argamassa
- 10 Parede de alvenaria de granito
- 11 Betão armado

Pavimento
- 12 Conector metálico à laje, galvanizado e selado com grout
- 13 Laje de betão armado
- 14 Isolamento térmico
- 15 Betonilha
- 16 Microbetão com endurecedor de superfície



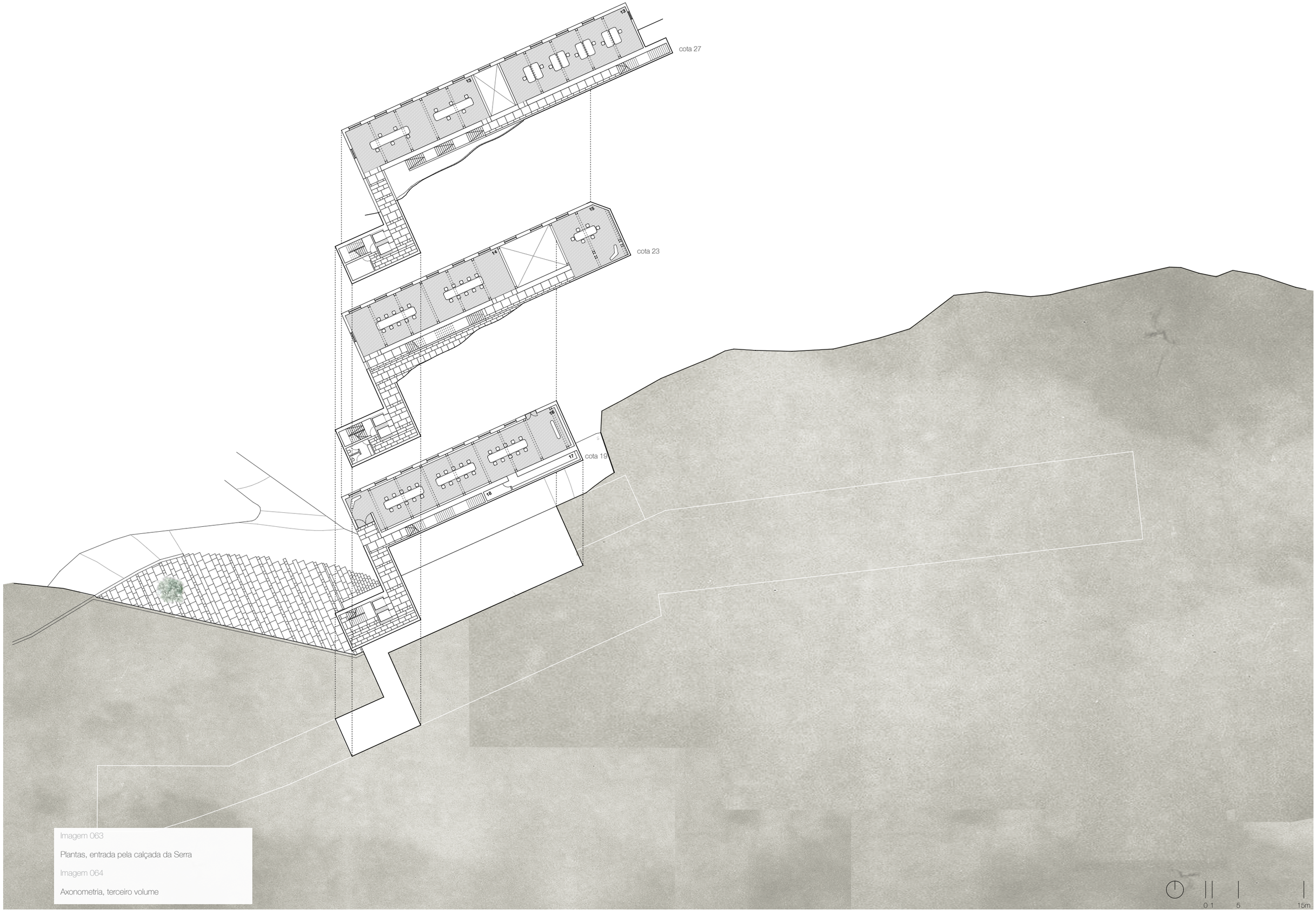



Imagem 063

Plantas, entrada pela calçada da Serra

Imagem 064

Axonometria, terceiro volume

**13** espaço co-working

**14** oficinas

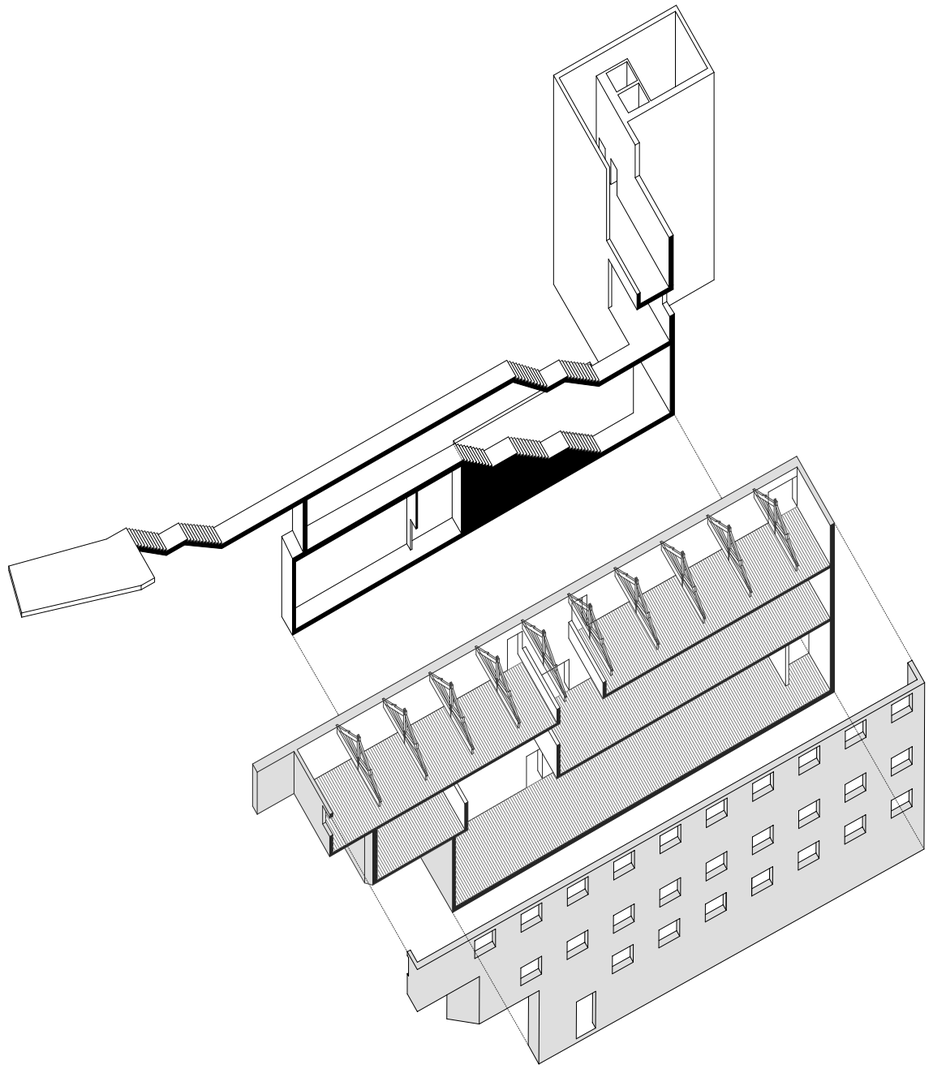
**15** sala polivalente

**16** centro de documentação

**17** arquivo multimédia

**18** área técnica

O terceiro corpo, com entrada pela calçada da Serra, pretende ser um espaço potencializador de possíveis actividades a desenvolver pela comunidade. Os pisos superiores destinam-se ao espaço de coworking e a oficinas: espaços livres e adequados a várias formas de trabalho. Por outro lado, o piso térreo, com pé direito alto, pretende ser um espaço de descompressão. Os vazios existentes nos vários pisos permitem a comunicação entre eles, onde o mobiliário define o espaço interior, desenvolvendo o programa escolhido de centro de documentação da paisagem, com arquivo multimédia incorporado.



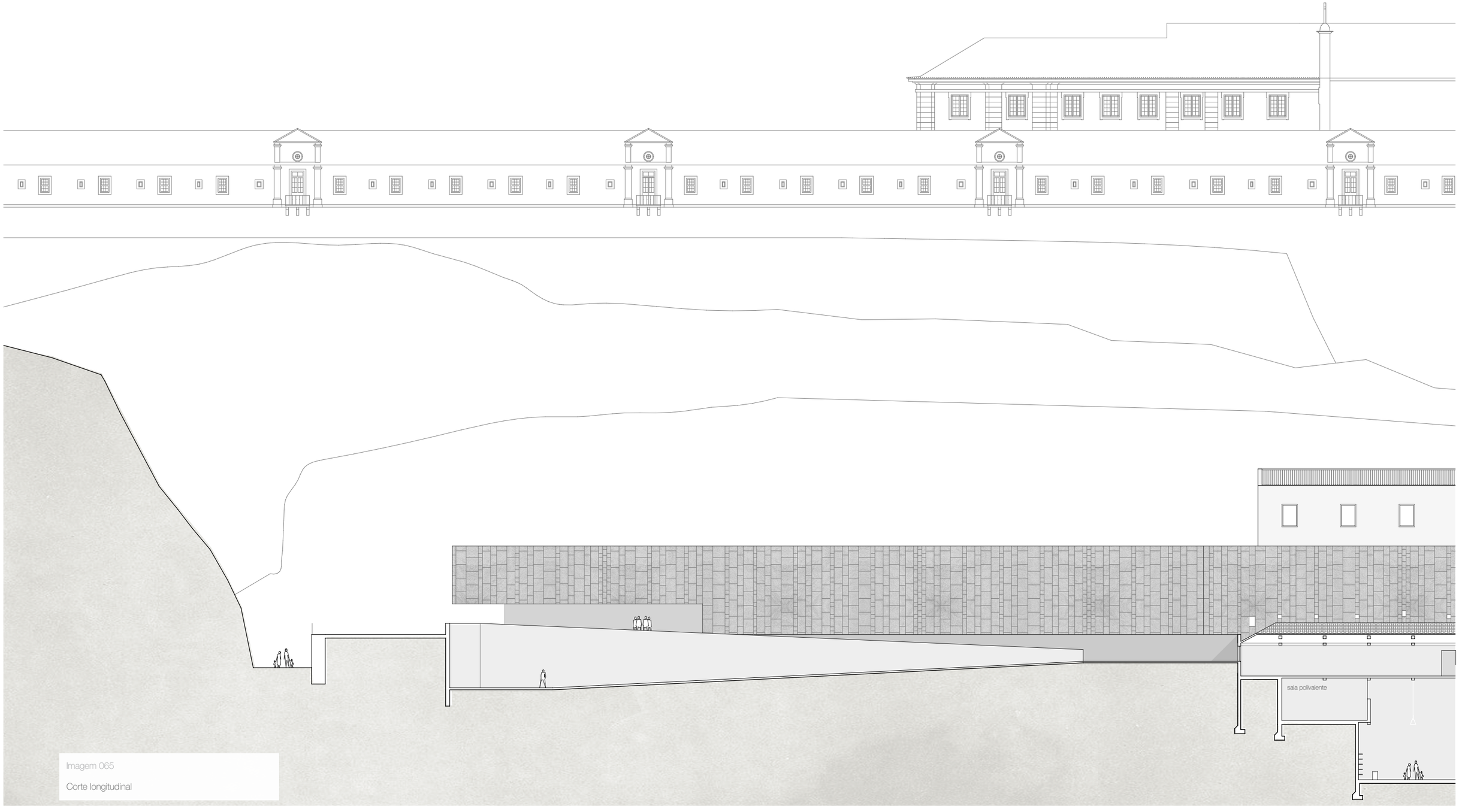
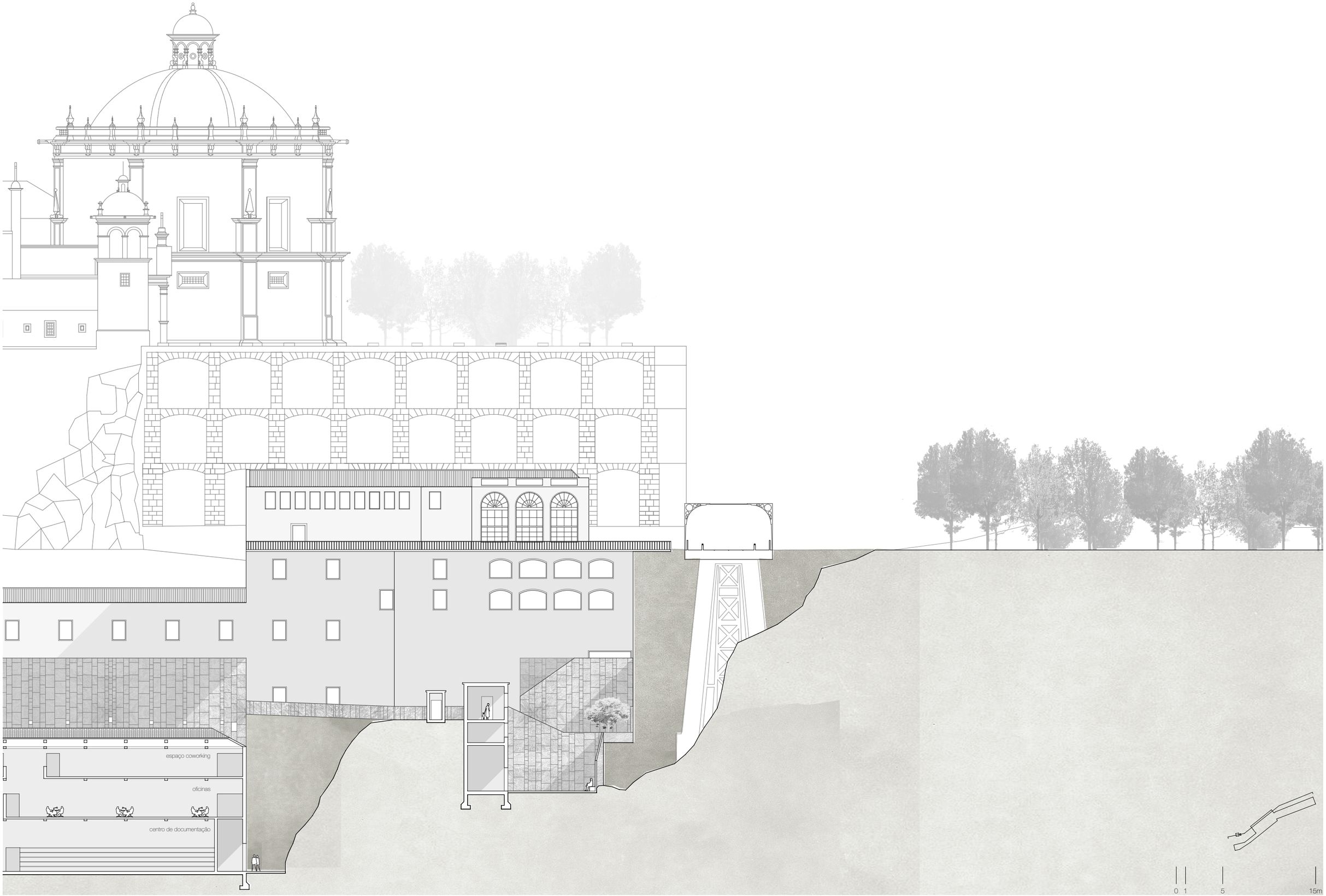



Imagem 065

Corte longitudinal


espaço coworking
oficinas
centro de documentação
0 1 5 15m

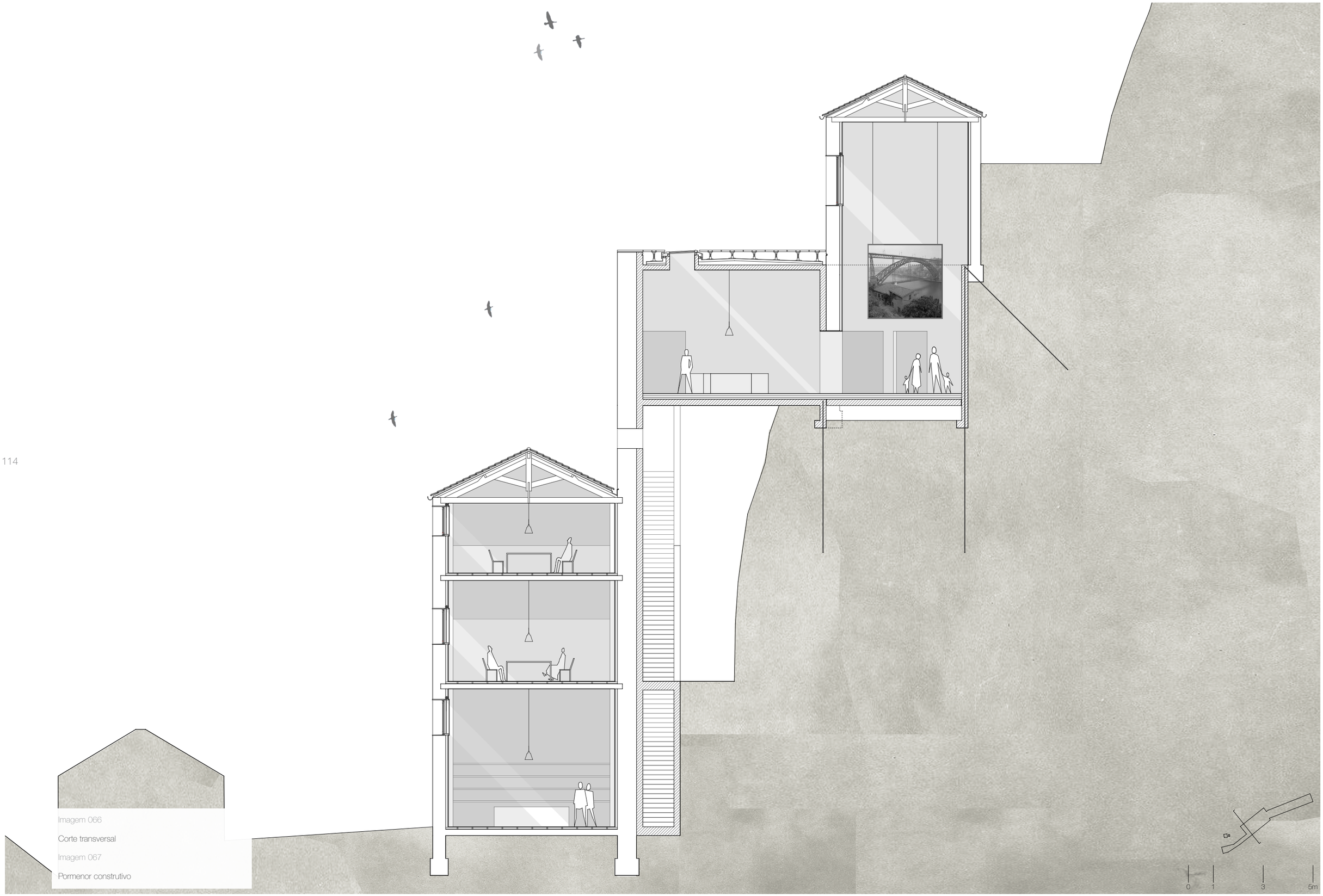



Imagem 066

Corte transversal

Imagem 067

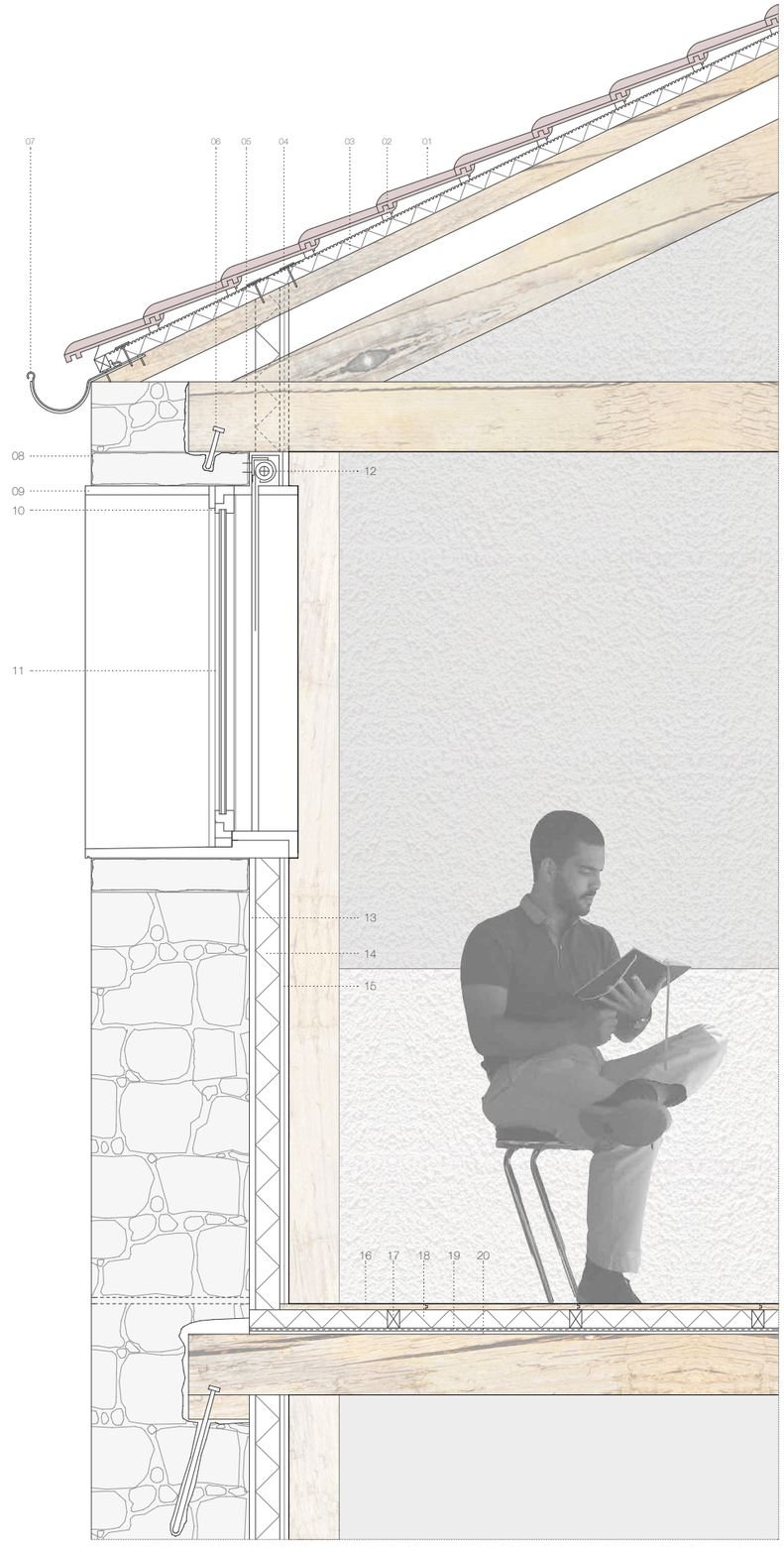
Pormenor construtivo

Mantém-se a estrutura original, requalificando a cobertura de duas águas, as paredes exteriores em alvenaria de granito e as vigas e pilares de madeira que suportam os três pisos existentes. O isolamento térmico e acústico é feito pelo interior, de forma a respeitar a imagem exterior do edifício. A caixilharia existente é substituída por uma nova, com vidros duplos e com estores incorporados, para que no ambiente interior se crie a atmosfera necessária ao programa.

Cobertura
- 01 Telha marselha
- 02 Vara/barrote
- 03 Isolamento térmico
- 04 Fixação das placas de isolamento térmico
- 05 Asna de madeira
- 06 Varão metálico de conexão à viga de madeira
- 07 Caleira de zinco

Parede
- 08 Parede de alvenaria de granito
- 09 Aro em madeira
- 10 Caixilharia de alumínio
- 11 Vidro duplo
- 12 Estore
- 13 Caixa de ar
- 14 Isolamento térmico
- 15 Gesso cartonado

Pavimento
- 16 Soalho em madeira
- 17 Sarrafos de madeira
- 18 Lã de rocha
- 19 Membrana de impermeabilização
- 20 Contraplacado



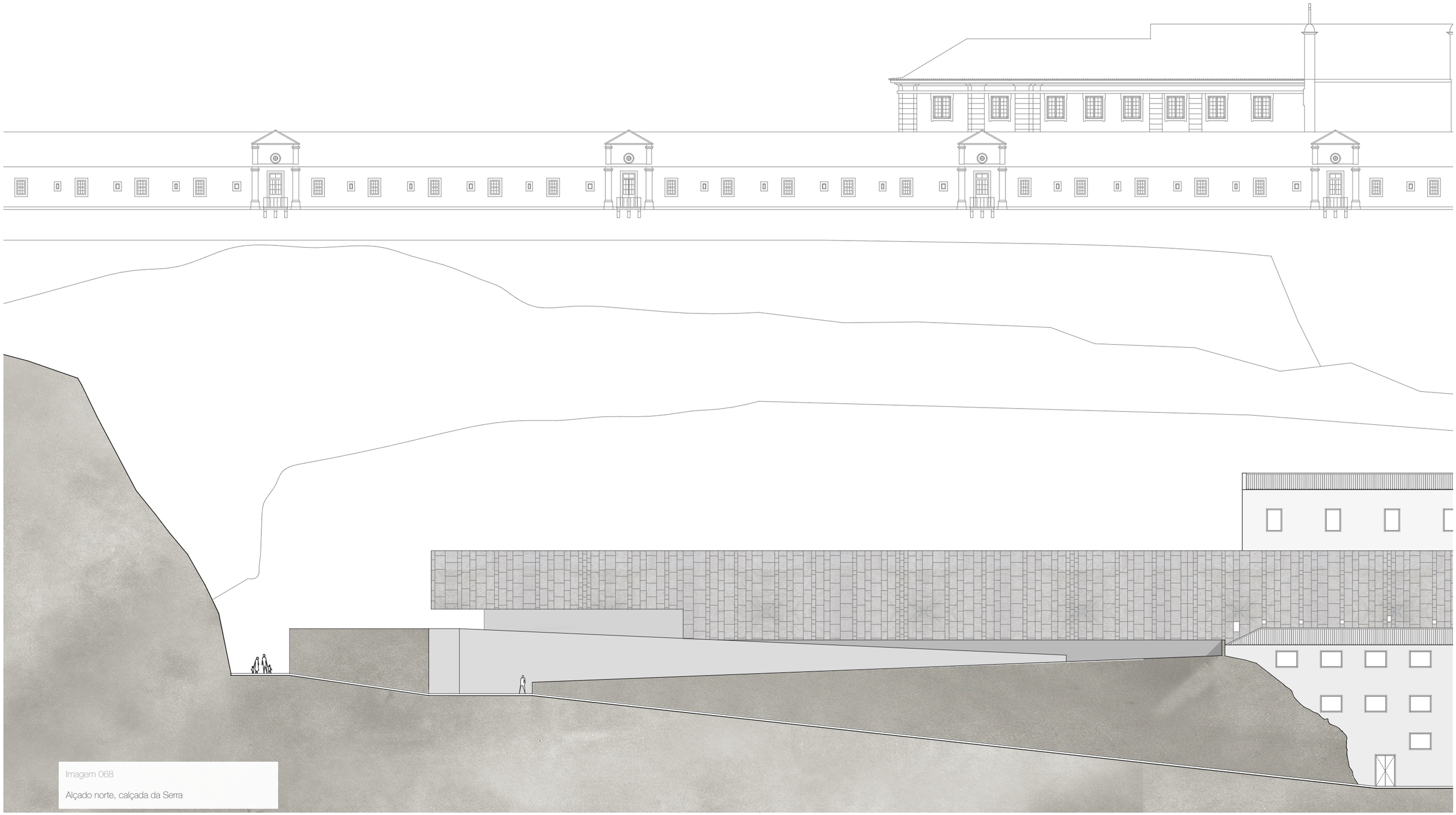
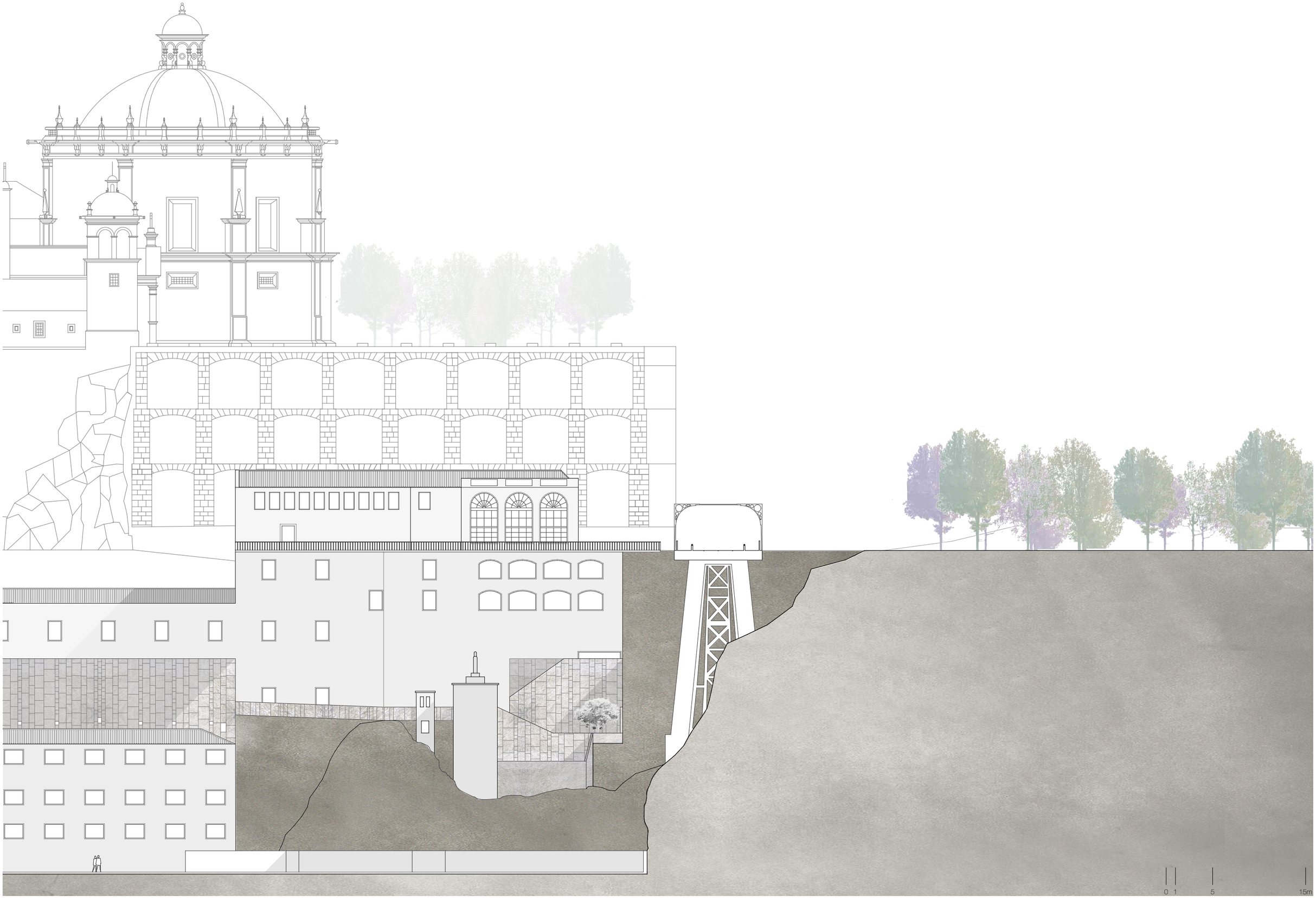


Imagem 068

Alçado norte, calçada da Serra


0 1 5 15m

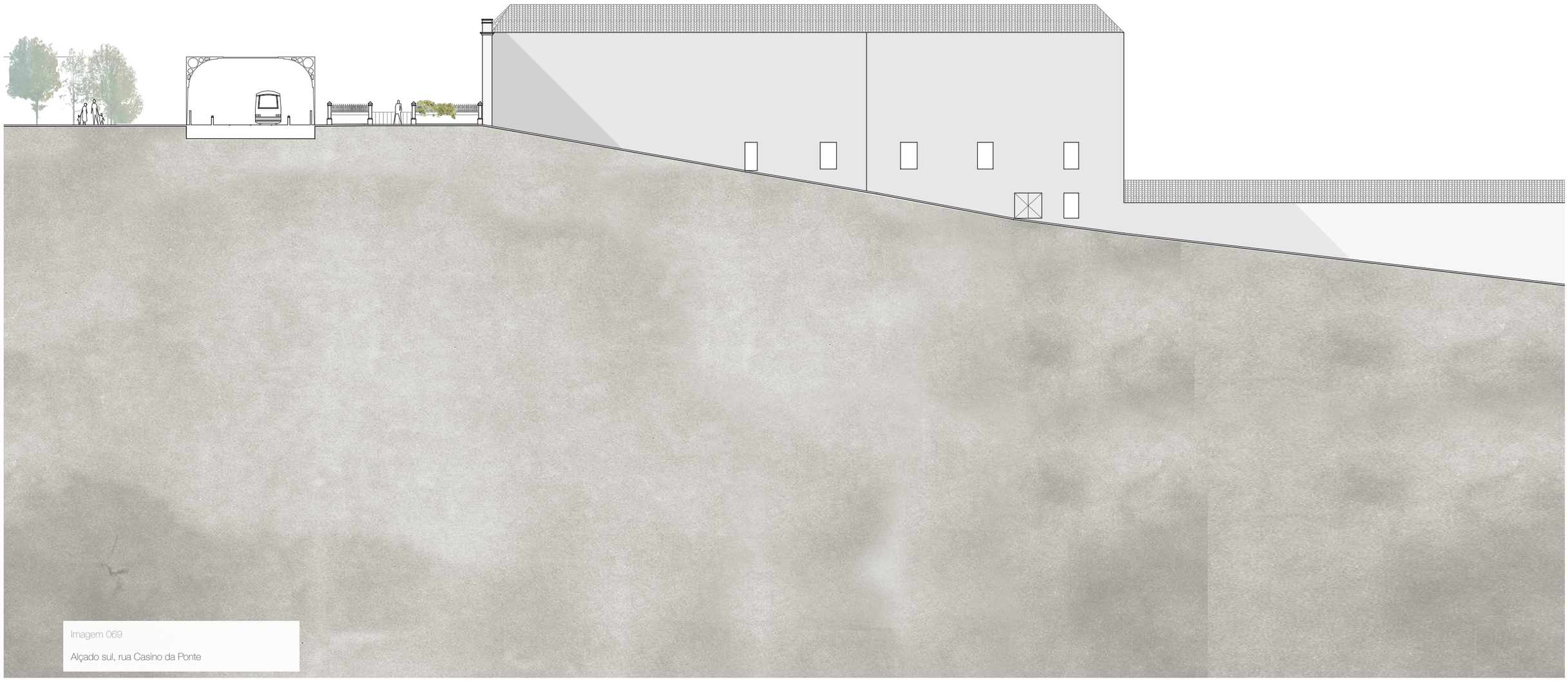
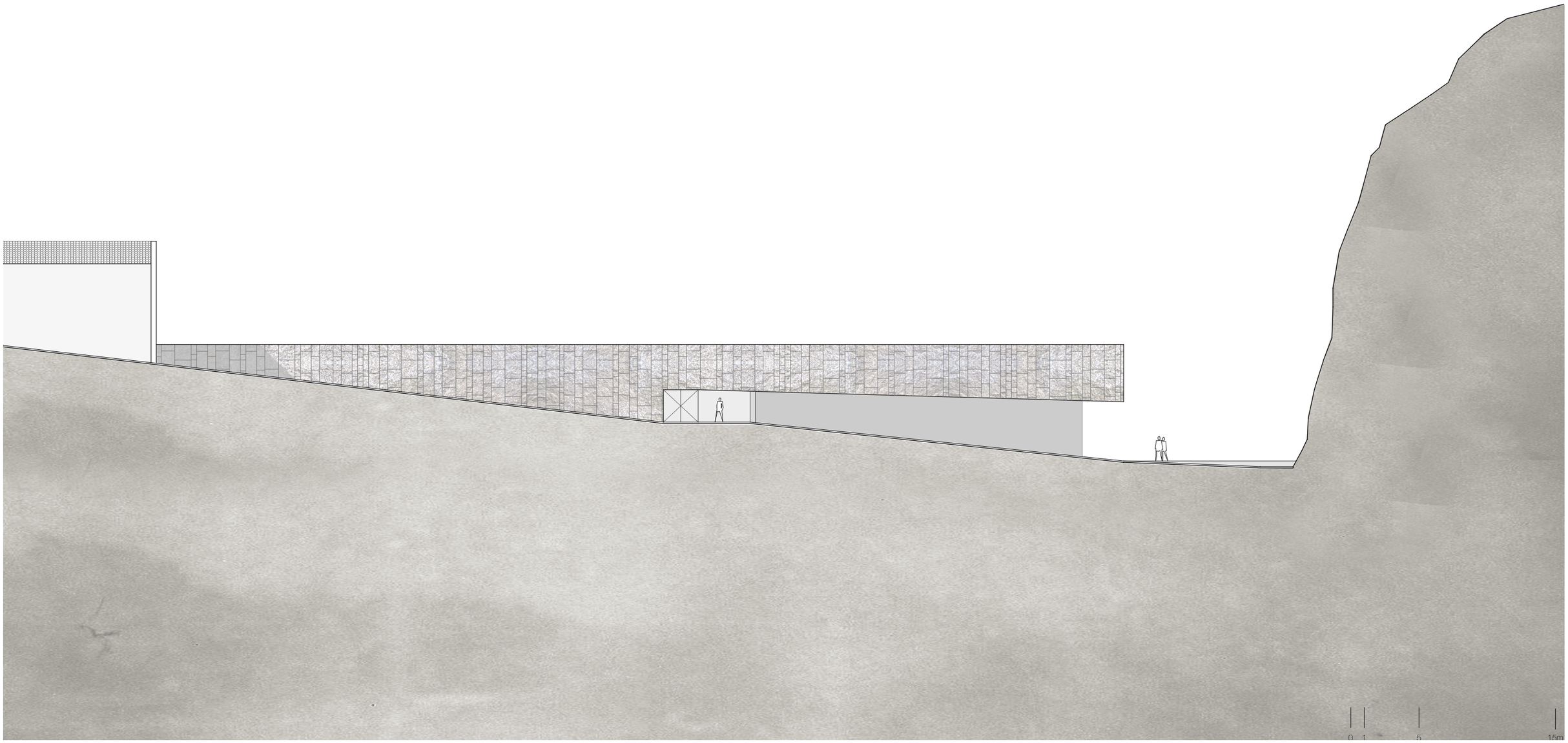


Imagem 069

Alçado sul, rua Casino da Ponte


0
1
5
15m

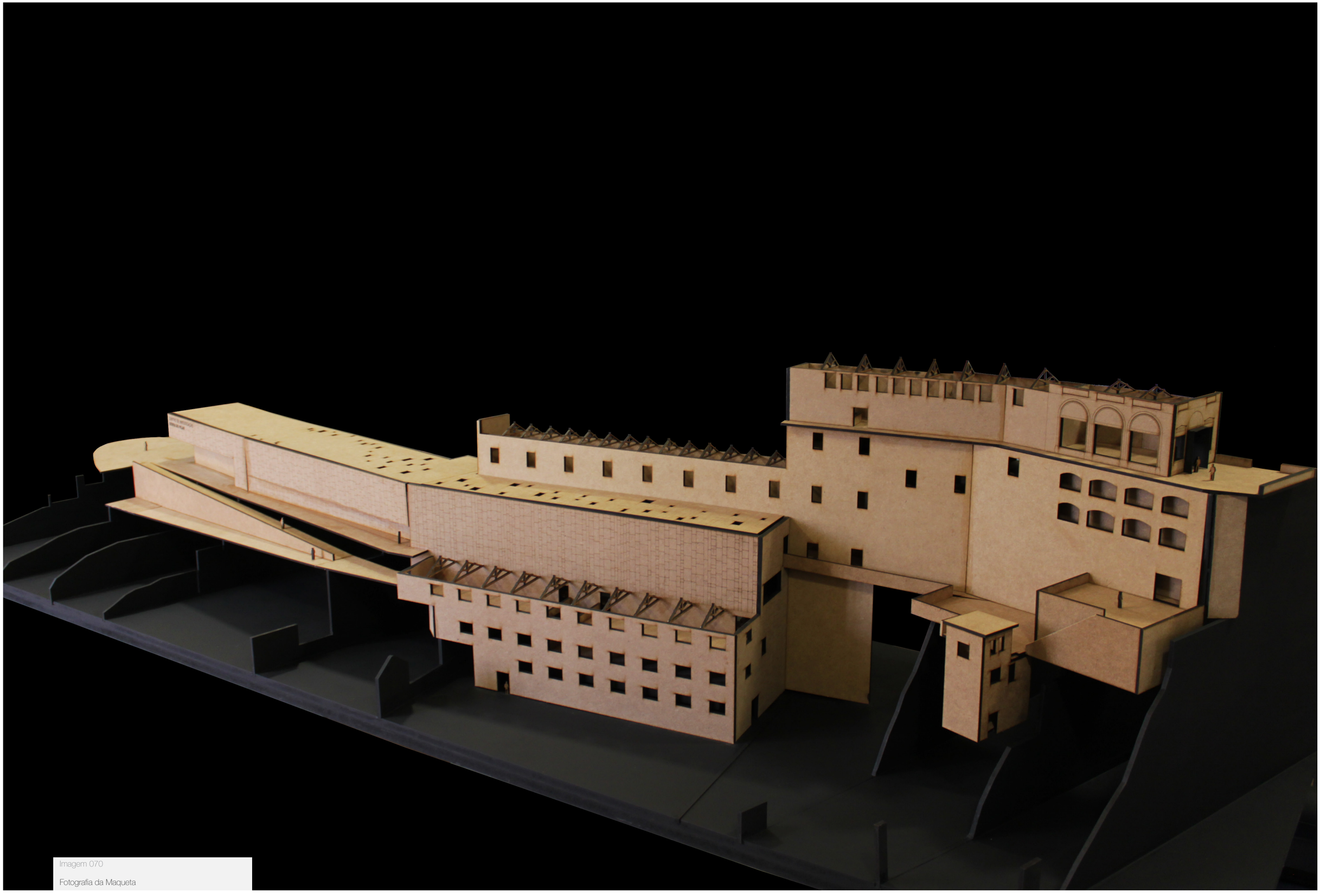


Imagem 070

Fotografia da Maqueta

O Casino da Ponte passaria a ser uma “máquina” complexa, com diferentes programas englobados, e que pretende ser mais que tudo parte de um itinerário do caminhante: um percurso expositivo e um percurso quotidiano de batalha contra o desnível acentuado. Apoia-se em percursos mecânicos, não mecânicos, e em plataformas de descanso e contemplação da paisagem.

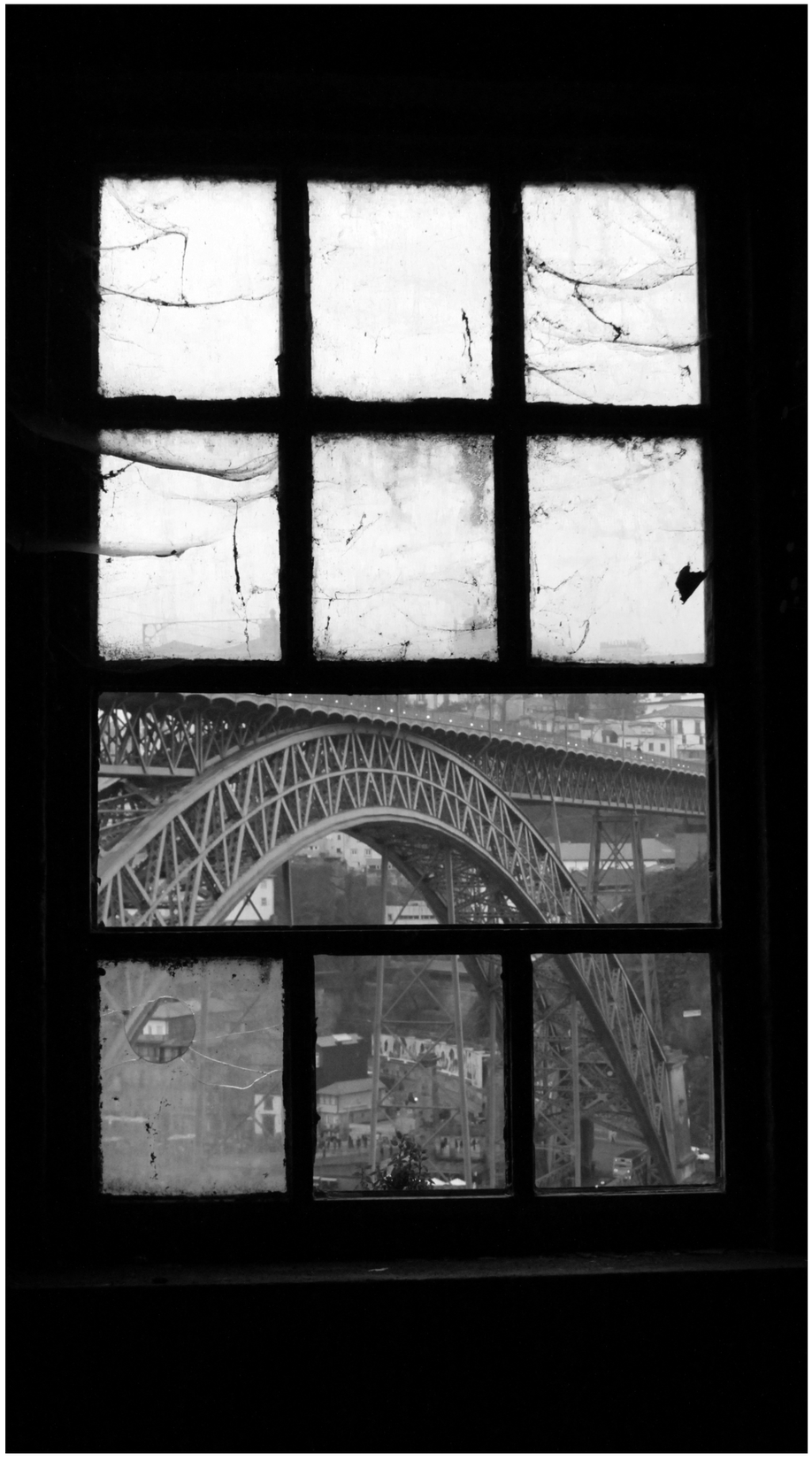


Imagem 071

Casino da Ponte, Inês C. Fernandes, 2014

ANDRÉ, Isabel Margarida [*et al*]. *Geografia de Portugal, 2. Sociedade, paisagens e cidade*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2005. 2º vol., 421p. ISBN 972-42-3538-6.

ARNHEIM, Rudolf. *A Dinâmica da Forma Arquitectónica*. Trad. Wanda Ramos. Lisboa: Editorial Presença, 1988. 229p. Tít. orig.: *The Dynamics of Architectural Form*.

Atelier Bugio [Em linha]. www.atelierbugio.com [Consult. 29 Set. 2014]

AUGÉ, Marc. *Não-lugares. Introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Trad. Lúcia Mucznik. Venda Nova: Bertrand Editora, 1994. 125p. Tít. orig.: *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. ISBN 972-25-0580-7.

BAÍA, Pedro [*et al*]. *As pedras rolantes de Montemor-o-Velho. Acessos mecânicos ao castelo de Montemor-o-Velho. Projecto da divisão de projecto urbano, Miguel Figueira*. On J-A. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2013. ISSN 0870-1504. Nº 248, pp. 212-223.

BAPTISTA, Angélica. *Contributo para a reabilitação do centro histórico de Vila Nova de Gaia: a cor nos revestimentos de fachada*. Guimarães, 2004. 234f. Trabalho de síntese apresentado à Universidade do Minho como prova de capacidade científica.

BELO, Duarte. *A Representação da Paisagem pela Fotografia*. On Revista da Faculdade de Letras – Geografia. Porto: Faculdade de Letras, 2003, I série, Vol. XIX. Pp. 159-162.

BELO, Duarte. *Portugal – Luz e Sombra. O País depois de Orlando Ribeiro*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2012. 320p. ISBN 978-989-644-186-9.

BELO, Duarte. *Portugal. Olhares sobre o Património*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2008. 313p. ISBN 978-972-42-4295-8.

BELO, Duarte. *Território em espera – Algarve interior*. Lisboa: Assírio & Alvim, 2005. 80p. ISBN 972-37-1060-9.

*Breve síntese histórica do Município de Gaia* [Em linha]. Disponível em www.cm-gaia.pt/documentos/anexos/Historia/historia_vngaia.pdf [Consult. 29 Set. 2014].

BORASI, Giovanna. *Ainda a cidade, agora no metro*. In CREMASCOLI, Roberto, org. *Porto Poetic*. Porto: AMAG Editorial, 2013. 232p. ISBN 978-989-97825-7-0. Pp. 150-153.

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. Trad. José Colaço Barreiros. Lisboa: Teorema, 1990. 166p. Tít. orig.: *Le città invisibili*. ISBN 972-695-171-2.

Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia [Em linha]. www.cm-gaia.pt [Consult. 29 Set. 2014]

CAMPOS, Francisco Vieira de; GUEDES, Cristina. *Guedes + Decampos. Teleférico de Gaia, Porto*. On Revista Arquitectura e Arte, 2011, Setembro/Outubro. ISSN 1647-077X. Pp. 64-73.

CARERI, Francesco. *Walkscapes. O caminhar como prática estética*. Trad. Frederico Bonaldo. São Paulo: Editorial Gustavo Gilli, 2013. 191p. ISBN 978-85-65985-16-1.

CARNEIRO, Luís Miguel; ILHARCO, Simões. *Elevador de Santa Justa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2001. 39p. ISBN 972-98696-8-5.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano. 1 – artes de fazer* (2ª. ed.). Trad. Ephraim Ferreira Alves. Rio de Janeiro: Vozes, 1994. 352p. Tít. orig.: *L'invention du quotidien. 1 – arts de faire*. ISBN 85-326-1148-6.

Cidade Infinita [Em linha]. www.cidadeinfinita.blogspot.pt [Consult. 29 Set. 2014].

CORBUSIER, Le. *Urbanismo*. Trad. Maria Ermantina Galvão. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 307p. Tít. orig.: *Urbanisme*. ISBN 85-336-1177-3.

CORDEIRO, José Manuel Lopes; MENDES, Fernando; VASCONCELOS, António. *Elevador do Bom Jesus, Braga*. Braga: Ordem dos Engenheiros – Região Norte, 2001. 127p. ISBN 972-95646-2-0.

CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana* (2ª. ed.). Trad. Isabel Correia, Carlos de Macedo. Lisboa: Edições 70, 1993. 204p. Tít. orig.: *Townscape*. ISBN 972-44-0530-3.

DIAS, Adalberto. *Uma viagem pelo Funicular dos Guindais*. On *Arquitectura Ibérica – Infraestruturas*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2005, Ano II, nº 9, Julho/Agosto. Pp. 28-23.

Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea, II volume. Lisboa: Verbo, 2001.

Duarte Belo [Em linha]. www.duartebelo.com [Consult. 29 Set. 2014]

DOMINGUES, Álvaro. *O Porto e o rio Douro: a construção de uma nova relação* [Em linha]. ENCONTRO DE MUSUES DO DOURO, 1, Vila Real, 2007. Disponível em http://www.museudodouro.pt/exposicao_virtual/pdf/alvarodomingues.pdf [Consult. 29 Set. 2014].

FAVILA, João [et al]. *Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo* [Em linha]. Disponível em www.atelierbugio.com/box2/uploads/press_release__plano_geral_acessibilidades_castelo.pdf [Consult. 29 Set. 2014].

FERREIRA, António de Brum [*et al*]. *Geografia de Portugal, 1. O ambiente físico*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2005. 1º vol., 496p. ISBN 972-42-3538-6.

GAIURB, Urbanismo e Habitação [Em linha]. www.gaiurb.pt [Consult. 29 Set. 2014].

GASPAR, Jorge. *Os ritmos do quotidiano e a apropriação do território*. In *Em trânsito. Mobilidade e vida urbana*. Lisboa: Goethe-Institut Lissabon, 2005. 392p. ISBN 989-20-0016-1. Pp.122-137

GREGOTTI, Vittorio. *Territory and Architecture*. In NESBITT, Kate, org. *Theorizing a new agenda for architecture. An anthology of architectural theory 1965-1995*. Nova Iorque: Princeton Architectural Press, 1996. 370p. ISBN 1-56898-054-X. pp. 340-344.

GUEDES, Manuel Vaz. *O Elevador dos Guindais à Batalha*. On *O Tripeiro*. Porto: Associação Comercial do Porto, 2003, 7ª série, Ano XXII, nº 3, Março. Pp. 75-79.

GUIMARÃES, Gonçalves. *O Pólo industrial da Serra do Pilar* [Em linha]. In *A Indústria Portuense em perspectiva histórica: actas do colóquio*. Porto: CLC-FLUP, 1998. Pp. 241-250. Disponível em http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/5291.pdf [Consult. 29 Set. 2014].

GUIMARÃES, Gonçalves. *Serra do Pilar: Património Cultural da Humanidade*. Vila Nova de Gaia: Fundação Salvador Caetano, 1999. 157p. ISBN 972-96900-1-4.

HEIDEGGER, Martin. *Building, Dwelling, Thinking*. In LEACH, Neil, org. *Rethinking Architecture. A reader in Cultural Theory*. Londres: Routledge, 1997. 391p. ISBN 0-203-97525-1. Pp. 95-104.

Horizonte Portugal [Em linha]. www.horizonteportugal.org [Consult. 29 Set. 2014].

Infopédia [Em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2014. Disponível em www.infopedia.pt [Consult. 29 Set. 2014].

LACOSTE, Yves. *Dicionário de Geografia. Da Geopolítica às Paisagens*. Trad. Telma Costa. Lisboa: Teorema, 2005. 411p. Tít. orig.: *De la Géopolitique aux Paysages*. ISBN 972-695-642-0.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade* (6ª. ed.). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011. 590p. ISBN 978-972-31-0903-0.

Lello Universal. Dicionário enciclopédico Luso-brasileiro. Vol. I. Porto: Lello & Irmão Editores, 1993.

MARIN, Ana [*et al*]. *Geografia de Portugal, 4. Planeamento e ordenamento do território*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2005. 4º vol., 472p. ISBN 972-42-3538-6.

MARTINS, João Eduardo. *A construção da Fuga: território, mapeamento e processo em Duarte Belo*. Público. Tomar. (10 Abr. 2012). Disponível em http://p3.publico.pt/cultura/exposicoes/2726/reinventar-duarte-belo-e-forma-como-olhamos-o-pais/ [Consult. 29 Set. 2014].

MATEUS, Francisco Aires; MATEUS, Manuel Aires. *Praça das Portagens Auto-estrada A2 – Algarve 2001*. On *Arquitectura Ibérica – Infraestruturas*. Casal de Cambra: Caleidoscópio,

2005, Ano II, nº 9, Julho/Agosto. Pp. 106-113.

Menos é Mais – Arquitectos Associados. www.menosemais.com [Consult. 29 Set. 2014]

Miguel Figueira [Em linha]. www.miguelfigueira.info [Consult. 29 Set. 2014]

MOURA, Eduardo Souto de. *O Metro e a Cidade*. In CREMASCOLI, Roberto, org. *Porto Poetic*. Porto: AMAG Editorial, 2013. 232p. ISBN 978-989-97825-7-0. Pp. 154-157.

NEVES, José Manuel das; FERNANDES, Manuel Correia. *Elevador dos Guindais*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2003. 63p. ISBN 972-8801-07-6.

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Heidegger's thinking on Architecture*. In *Perspecta*. Cambridge: The MIT Press, 1983. Vol. 20, pp. 61-68.

Percursos Colina do Castelo [Em linha]. Disponível em www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/projetos-e-obras/percursos-colina-do-castelo [Consult. 29 Set. 2014]

PEREIRA, Mariana Abrunhosa. *As Arquitecturas do vinho de um porto monofuncional* [Em linha]. On Revista da Faculdade de Letras. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2008. III série, vol. 9, pp. 169-192. Disponível em http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/6737.pdf [Consult. 29 Set. 2014]

QUEIRÓS, Eça de. *A Cidade e as Serras*. Lisboa: Temas e Debates, 2001. 244p. ISBN 972-759-410-7.

RIBEIRO, Orlando. *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico* (7ª. Ed.). Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1998. 189p. ISBN 972-569-320-7.

RIBEIRO, Orlando. *Uma região portuguesa do Norte e do Litoral: o Minho, 1980*. On *Opúsculos Geográficos. VI.* Estudos Regionais. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1995. 497p.

SÁ, Teresa. *Lugares e Não-lugares em Marc Augé*. On Revista Artitextos. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2006, 03, Dezembro. Pp. 179-188.

SAUNIER, Dominique. *L'Entrepôt de vin de Porto et l'Activité Vinicole dans la région portuense*. Bordéus, 1985. Trabalho de síntese apresentado ao Institut de Géographie de l'Université de Bordeaux como prova de capacidade científica.

SHARR, Adam. *Heidegger for Architects*. Londres: Routledge, 2007. 128p. ISBN 0-415-41515-2.

SILVA, João Gomes da. *Paisagem e Arquitectura: topologia e tipologia*. CONFERÊNCIAS NO PARQUE DE SERRALVES, 1, Porto, 2012. Porto: Fundação Serralves, 2012. Pp. 351-357.

SILVA, Paulo Brito. *Passeio mecânico. Um transporte do futuro?*. On Revista Arquitectura e Arte. Alcochete: Arquitectura e Arte, 2011, Setembro/Outubro. ISSN 1647-077X. Pp. 102-105.

SILVA, Gastão de Brito. *Portugal em Ruínas.* Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2014. 134 p. ISBN 978-989-8662-47-7.

SIMMEL, Georg. *Bridge and Door*. In LEACH, Neil, org. *Rethinking Architecture. A reader in cultural theory*. Londres: Routledge, 1997. 391p. ISBN 0-415-12825-0. pp. 66-69.

SOUSA, Fernando de. *O Património Cultural da Real Companhia Velha*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, 2005. 470p.

TÁVORA, Fernando; PIMENTEL, Rui; MENÉRES, António. *Zona 1*. In *Arquitectura Popular em Portugal*. Lisboa: Sindicato Nacional dos Arquitectos, 1961. Pp. 2-11.

Teleférico de Gaia [Em linha]. www.gaiacablecar.com [Consult. 29 Set. 2014]

VIZETELLY, Henry. *Facts about Porto and Madeira*. Londres: Ward, Lorck and Cº., 1880.