

Intervenção nos bairros Pio XII e Contumil, Porto

Cristina Guedes

Arquiteta

Guedes + DeCampos é o escritório formado no Porto, em 1994, por Cristina Guedes (Macau, 1964) e Francisco Vieira de Campos (Porto, 1962). Formados pela Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Cristina Guedes estagiou com Álvaro Siza e Francisco Vieira de Campos com Eduardo Souto Moura. Docentes na Faculdade de Arquitectura de Lisboa (CG) e do Porto (FVC), têm sido críticos convidados no dARQ Coimbra, Academia de Mendrisio e ETH- Zurich. Conferencistas em diversas instituições e universidades, nacionais e internacionais. Participação em inúmeras exposições onde se destaca a “9ª Bienal Internacional de Arquitectura”, em Veneza (2004) e a “Trienal de Arquitectura de Lisboa – Falemos de Casas” (2010). O seu trabalho tem sido nomeado para vários prémios tais como Prémio Secil (2006, 2008 e 2010), Mies Van Der Rohe Award (2009) Prémio IHRU de Construção e Reabilitação 2008 (Menção Honrosa), Prémio de Arquitectura do Douro 2010/2011 (Menção Honrosa).

Para citação: GUEDES, Cristina – Intervenção no bairro Pio XII Ee Contumil, Porto. **Estudo Prévio** 5-6. Lisboa: CEA/UAL – Centro de Estudos de Arquitectura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa, 2014, p. 182-188. ISSN: 2182-4339 [Disponível em: www.estudoprivio.net].

Creative Commons, licença CC BY-4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Resumo

Na qualificação do espaço público dos Bairros de Contumil e PIO XII aparece como opção fundamental a reestruturação dos percursos internos, a melhoria das acessibilidades a pessoas com mobilidade condicionada, a redefinição dos percursos viários e pedonais existentes, a criação de novos locais para estacionamento, permitindo o reordenamento de toda a área, numa perspectiva de intervenção global.

Os novos traçados viários, redesenhados segundo eixos ortogonais, retiram importância à rede viária existente desenhada nos anos 60, conferindo um carácter mais urbano e humano aos Bairros.

Foram estudados uma série de elementos pré-fabricados em betão armado, resistentes e modulares, que uniformizam a linguagem do bairro e, simultaneamente, resolvem a pendente acentuada do terreno: guias, contraguias, caldeiras, plataformas de entrada dos edifícios, muros, bancos, degraus, rampas.

A opção pela pré-fabricação em betão permitiu uma resposta eficaz a um orçamento muito limitado.

O tratamento do espaço público procurou estabelecer um polo dinamizador da população local, permitindo a realização de atividades lúdicas desportivas e informais dirigidas aos diferentes segmentos da população.

Palavras-chave: Qualificação do Espaço Público, Porto, Bairro Contumil, Bairro Pio XII.



Guedes + DeCampos – Todos os direitos reservados

Intervenção no espaço público do bairro de Contumil e Pio XII

A qualificação do espaço público dos Bairros de Contumil¹ e Pio XII esteve sempre longe de soluções imediatas. Não se tratava de uma mera requalificação estética, mas de uma intervenção que ambicionava marcar positivamente a vivência urbana e comunitária de um bairro em degradação, desregrado, com inúmeros casos de apropriação abusiva do espaço público, e fechado sobre si mesmo – dificuldades a que acresciam uma topografia irregular e um traçado viário interno desatualizado. Partindo de uma situação inicial complexa, não se estranha que o projeto tenha sido orientado por algumas premissas aparentemente contraditórias: integrar o bairro na cidade e reforçar o seu sentido comunitário; estabelecer uma solução uniformizadora para o bairro e atender às muitas situações particulares; contrariar a apropriação abusiva do espaço público e torná-lo moldável à apropriação quotidiana da comunidade. Três gestos surgiram então como fundamentais: a reestruturação das acessibilidades, a redefinição dos espaços de uso coletivo e privado, e uma solução formal sistematizadora do espaço público, onde que se inclui o mobiliário urbano.

De modo a abrir o bairro à cidade, tornando-o um espaço verdadeiramente integrado, reestruturaram-se os percursos internos, viários e pedonais, aumentou-se a capacidade de estacionamento e melhoraram-se as acessibilidades às pessoas com mobilidade condicionada, num reordenamento que afetou toda a área, numa perspetiva de intervenção global. Os novos traçados viários, redesenhados segundo eixos ortogonais,

retiraram importância à desatualizada rede viária interna existente, desenhada nos anos 70, sem deixarem de estabelecer uma hierarquia que confere um carácter mais urbano e humano ao bairro. No mesmo sentido de um desenho inclusivo, o projeto redefiniu igualmente os acessos pedonais, de modo a servirem mais eficazmente toda a população, nomeadamente a de mobilidade condicionada.

Simultaneamente, contrariou-se a utilização e ocupação indevida dos espaços fronteiriços aos espaços térreos, redefinindo o sentido de espaço coletivo e privado. Em contrapartida, dotou-se o bairro de novos espaços de uso coletivo. Pelo caminho, eliminaram-se os casos abusivos, as áreas circundantes dos edifícios e redesenharam-se vários acessos, numa lógica global. A reestruturação das várias vias defrontou-se ainda com a dificuldade de conciliar as cotas de soleiras dos edifícios existentes com as pendentes dos novos traçados viários.

Na procura de uma solução que fosse formal e efetivamente unificadora da intervenção, foi estudada uma série de elementos pré-fabricados em betão armado resistentes, modulares, versáteis, que uniformizam a linguagem do bairro: guias, contraguias, caldeiras, plataformas de entrada dos edifícios, muros, bancos corridos, degraus, rampas. A opção pela pré-fabricação em betão permitiu uma resposta eficaz a um orçamento muito limitado e à natural exigência de robustez e facilidade de manutenção, mas, principalmente, permitiu uma sistematização formal muito flexível – e nesta dicotomia sistematização /flexibilidade, muitas vezes contraditória, acaba por residir um dos aspetos mais relevantes da intervenção.

De facto, com um vocabulário formal muito reduzido e aplicado globalmente, foi possível responder a todas as questões colocadas em projeto, nomeadamente criando uma imagem renovada e marcadamente urbana comum a todo o bairro e resolvendo todos os casos particulares (o que inclui as muitas cotas de soleira diferentes) sem prejudicar a unidade da intervenção. Por outro lado, há um aproveitamento plástico desta solução, usando esses elementos industriais num jogo subtil de continuidades e descontinuidades, de repetições e texturas, sempre com uma economia de meios que faz um uso consciente da versatilidade dos seus elementos (que por vezes cumprem simultaneamente duas funções, quando atuam como mobiliário urbano e como elementos separadores).

O projeto de recuperação/reabilitação deste espaço público acabou por ter as dificuldades inerentes à conciliação da herança de um conjunto edificado existente, muito degradado e adulterado, ao que não será estranha a lógica inversa deste caso (a urbanização/infraestruturação foi uma operação posterior à edificação), mas a sua implementação permitiu a recriação do bairro enquanto zona urbana integrada na cidade e enquanto polo dinamizador da população local, permitindo inclusivamente a realização de atividades lúdicas e desportivas e informais dirigidas aos diferentes segmentos da população.



Guedes + DeCampos – Todos os direitos reservados

Estrutura viária

A estrutura viária do Bairro foi reformulada, assegurando o acesso automóvel a todos os blocos de habitação e permitindo a criação de novos lugares de estacionamento. O projeto contemplou uma fácil acessibilidade rodoviária, incluindo a de veículos de emergência, junto de todos os edifícios. No Bairro de Contumil a Rua do Eng. Pedro Inácio Lopes, que atravessa e apenas serve este Bairro, foi redesenhada segundo eixos ortogonais. O novo traçado retira importância à rede viária, conferindo um carácter mais urbano ao Bairro. Investiu-se nos dois acessos já existentes à Rua de Contumil e na abertura de uma nova via até à Rua do Professor Bonfim Barreiros, agilizando a circulação no Bairro, sem deixar de estabelecer uma hierarquia clara entre vias principais e secundárias.

Estacionamento

Para combater o estacionamento desregrado, que ocupava indiscriminadamente as zonas verdes conduzindo à degradação dos pavimentos e vegetação existente, houve uma marcação clara dos lugares de estacionamento, aumentando consideravelmente o seu número para quatrocentos e cinco lugares, equilibradamente distribuídos pelas zonas adjacentes aos vários edifícios. Com vista a uma maior racionalização dos lugares de estacionamento, foi proposta a alteração da paragem dos STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto.

Apropriação do espaço público

Conforme determinação e prática da Câmara Municipal do Porto, o projeto incluiu a demolição dos anexos ilegais nas traseiras dos edifícios, demolindo-se igualmente os logradouros existentes nos pisos térreos dos edifícios, substituindo-os por zonas pavimentadas e espaços verdes de uso coletivo. As diversas apropriações dos rés-do-chãos e restante espaço público tiveram de ser ponderadas caso a caso, por vezes já com a obra a decorrer. A comunidade cigana que ocupava os vazios em consola dos edifícios existentes não foi excluída, optando-se por construir zonas de estendais como complemento exterior às áreas exíguas das habitações. Em contraponto, consolidaram-se as apropriações do espaço público feito por instituições semiprivadas com fins sociais implantadas no bairro, caso do MADI (Movimento de Apoio ao Diminuído Intelectual).



Guedes + DeCampos – Todos os direitos reservados

Desenho Inclusivo

Uma vez que os pisos térreos dos edifícios existentes são elevados, o projeto considerou, por princípio, todos os moradores com mobilidade condicionada, desenhando rampas alternativas às escadas situadas nas entradas dos edifícios.

Zonas de estadia | usos informais

Os atuais recintos de recreio foram reformulados, criando condições para usos diversos, nomeadamente um campo de jogos, pavimentado em betão poroso, e zonas de recreio, com um desenho mais orgânico, para práticas desportivas informais.

Materiais

A escolha dos materiais obedeceu ao objetivo de encontrar um léxico formal unificador da intervenção, bem como corresponder às exigências de robustez, facilidade de manutenção e custo reduzido, pelo que se utilizaram: betuminoso nas vias e passeios; cubo de granito de 10×10 no estacionamento; elementos pré-fabricados em betão nas guias, contraguias, caldeiras, plataformas de entrada dos edifícios, muros, bancos, degraus, rampas; barras metálicas nas caldeiras circulares e em remates de floreiras.



Guedes + DeCampos – Todos os direitos reservados

Sistematização | Pré-Fabricação

Foi estudada uma série de elementos pré-fabricados em betão armado resistentes, modulares, versáteis, que uniformizam a linguagem do bairro: guias, contraguias, caldeiras, plataformas de entrada dos edifícios, muros, bancos corridos, degraus, rampas. A pendente acentuada do terreno foi resolvida com recurso a muros/bancos em betão pré-fabricado que contêm áreas ajardinadas em declive. O mobiliário urbano contribui para a valorização dos espaços exteriores, sendo flexível na utilização e resistente ao uso intensivo e a eventuais atos de vandalismo.

Paisagismo

A vegetação existente foi, de um modo geral, mantida e preservada, tendo sido eliminadas apenas as árvores que se sobrepunham ao novo traçado viário. Ao conjunto arbóreo existente acrescentou-se nova vegetação, assegurando sombreamento nas zonas necessárias. A arborização das ruas atua ainda como um importante elemento caracterizador e hierarquizador. Os pavimentos foram infraestruturados com terminais de serviços, iluminação suplementar, sistema de rega e possibilidade de fixação para



vários tipos de suportes. O terreno permeabilizado foi modelado, de forma a permitir um eficaz escoamento das águas para a rede de águas pluviais.

¹ 248 fogos sob tutela do Instituto de Habitação e da Reabilitação Urbana da Administração Central + 254 fogos propriedade da Câmara Municipal do Porto sob gestão da CMPH – DomusSocial – Empresa de Habitação e Manutenção do Município do Porto, EM.