

ANEXO 3.2 - Estudo de Paisagem enquanto “Paisagem Histórica Urbana”



Página:

Data: 2020-02-05

Tomo 17.2 - RECAPE | Parte 17.2.3 - Anexos Técnicos



Cod: P-PR-LI-8000-AM-RT-SCN-000010-01

Análise e Avaliação da Paisagem enquanto “Paisagem Histórica Urbana”

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	1
2	ORIENTAÇÕES DA RECOMENDAÇÃO DA CONFERÊNCIA GERAL	2
3	PAISAGEM HISTÓRICA URBANA DO PORTO	3
3.1	Enquadramento do Projeto nas Orientações da UNESCO	3
3.2	Breve Enquadramento Histórico do Local de Implantação do Projeto	5
3.3	Centro Histórico do Porto, Ponte Luis I e Mosteiro da Serra do Pilar – Património Mundial da UNESCO.....	7
3.4	O Plano Diretor Municipal do Porto e a valorização da Paisagem Urbana	9
4	ANÁLISE DE IMPACTES DO PROJETO EM ESTUDO	10
4.1	Estações	10
4.1.1	Estação Liberdade/S. Bento	10
4.1.2	Estação Hospital de St. António	16
4.1.3	Estação Galiza.....	17
4.1.4	Estação Boavista/Casa da Música.....	17
4.2	Poços de Emergência e Ventilação.....	18
4.3	Ramal de Injeção 1	20
4.4	Síntese de Avaliação de Impactes sobre a Paisagem Histórica Urbana.....	20
5	CONCLUSÃO	21
6	BIBLIOGRAFIA	22



Página:

Data: 2020-02-05

Tomo 17.2 - RECAPE | Parte 17.2.3 - Anexos Técnicos



Cod: P-PR-LI-8000-AM-RT-SCN-000010-01

1 INTRODUÇÃO

O presente documento pretende apresentar uma caracterização da paisagem da área de desenvolvimento do projeto, e respetiva avaliação de impactes resultantes da implantação do mesmo, tendo por base o seu enquadramento como “paisagem histórica urbana”, ao abrigo da Recomendação da Conferência Geral da UNESCO (Relatório - 36 C/23; Recomendação 36 C/23 Anexo).

A “Recomendação sobre a Paisagem Histórica Urbana” constituiu um dos programas (n.º 41) abordados na Conferência Geral do Património Mundial, (36ª sessão), realizada em Paris em 2011, tendo esta recomendação sido integrado pela UNESCO no seu relatório final.

2 ORIENTAÇÕES DA RECOMENDAÇÃO DA CONFERÊNCIA GERAL

Entende-se por paisagem *“uma parte do território, tal como é compreendida pelas populações, cujo carácter resulta da ação e da interação de fatores naturais e humanos”*¹.

O atual conceito de paisagem considera, assim, tanto os aspetos naturais como os culturais, uma vez que *“a maioria das paisagens mais apreciadas e os ecossistemas mais interessantes são fruto da ação muito antiga das comunidades humanas sobre o ambiente natural”* (in *Contributo para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental* - Universidade de Évora, DGOTDU - Lisboa, 2002).

Paisagem urbana é uma noção que resulta da conjugação do conceito de “paisagem” e de “urbana”, que diz respeito à cidade, resultando por isso fortemente de uma ação arquitetural profundamente humanizada. Assim, a paisagem urbana é tudo o que compõe o espaço urbano, que lhe confere identidade e carácter.

De acordo com o referido documento a definição de Paisagem Histórica Urbana *“é a área urbana que resulta da estratificação histórica de valores e atributos culturais e naturais, que transcende a noção de “centro histórico” ou de “conjunto histórico” para incluir o contexto urbano mais abrangente e a sua envolvente geográfica.”*².

Neste âmbito refere a Paisagem Histórica Urbana como abrangente, integrando *“a topografia, a geomorfologia, a hidrologia e as características naturais do local, o ambiente construído, tanto histórico como contemporâneo, as suas infraestruturas à superfície ou subterrâneas, os espaços livres e os jardins, os padrões de ocupação do solo e organização espacial, as perceções e relações visuais, assim como todos os outros elementos da estrutura urbana. Inclui, igualmente, as práticas e os valores sociais e culturais, os processos económicos e as dimensões imateriais do património, enquanto vetores de diversidade e identidade.”*.

Neste sentido, tendo em consideração a localização geográfica do Projeto em apreço - totalmente em área urbana, abrangendo mesmo uma zona limítrofe da área classificada como Património Mundial da UNESCO, o **Centro Histórico do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar**, - a abordagem diversificada e abrangente da Paisagem Histórica Urbana referida, justifica-se plenamente.

Tendo em conta a definição de Paisagem Histórica Urbana definida pela Recomendação da UNESCO (Paris, 10-11-2011) pode dizer-se que toda a área de desenvolvimento do projeto, inserido no núcleo urbano do Porto (mesmo o troço que se desenvolve fora do centro histórico), se integra numa paisagem histórica urbana.

¹ Convenção Europeia da Paisagem (Decreto n.º 4/2005, de 14 de fevereiro).

² Resolução Sobre a Paisagem Histórica Urbana, adotada no relatório da Comissão CLT na 17ª reunião plenária, a 10 de novembro de 2011).

3 PAISAGEM HISTÓRICA URBANA DO PORTO

3.1 Enquadramento do Projeto nas Orientações da UNESCO

O Centro Histórico do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar está classificado como Património Mundial da UNESCO, face à riqueza cultural que representa, enquanto resultado de uma história construída por camadas e sobreposições de várias épocas e estilos arquitetónicos.

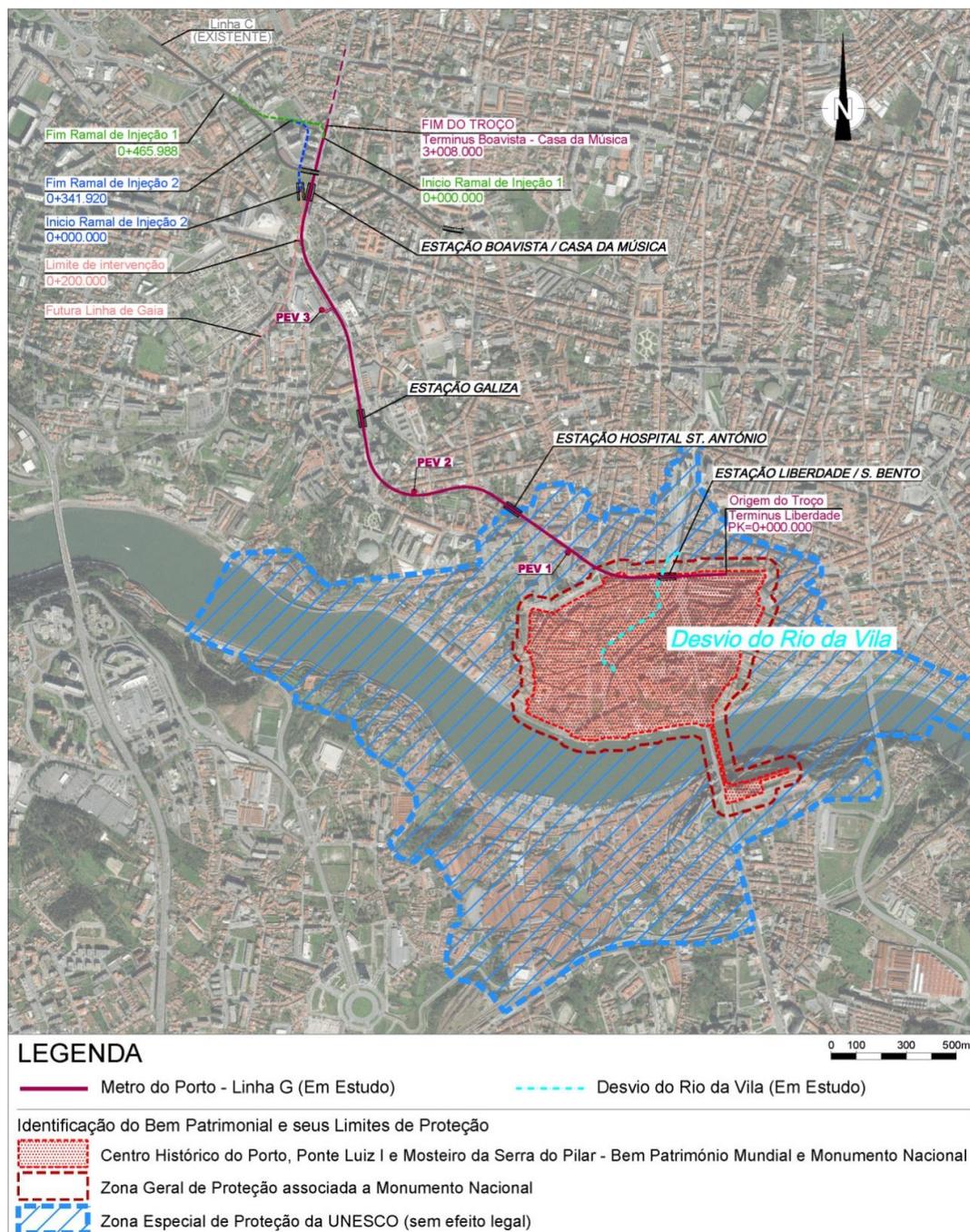


Figura AT3.2.1 Bem Patrimonial da UNESCO e Zonas de Proteção

Apesar da notória importância histórica do centro do Porto, corroborada pela classificação de Bem Patrimonial de valor mundial, tendo em conta a definição de “Paisagem Histórica Urbana” definida pela Recomendação da UNESCO (Paris, 10-11-2011) pode dizer-se que toda a área de desenvolvimento do projeto, inserido no núcleo urbano do Porto, se integra numa **paisagem histórica urbana**, ainda que apenas parcialmente esta se desenvolva no limite do Centro Histórico do Porto.

Desde logo, como referido pela Comissão Nacional da UNESCO (<https://www.unescoportugal.mne.pt/pt/temas/proteger-o-nosso-patrimonio-e-promover-a-criatividade/patrimonio-mundial-em-portugal/centro-historico-do-porto>):

“O Centro Histórico do Porto desenvolveu-se a partir de um pequeno núcleo situado no morro da Sé, no qual se documenta uma ocupação humana que remonta ao 1.º Milénio a.C. As sucessivas ocupações fizeram convergir os mais variados interesses sociais e económicos que foram ampliando e modificando a cidade.

Lugar de grande valor estético, apresenta um tecido urbano e inúmeros edifícios históricos que testemunham o seu desenvolvimento ao longo de mais de mil anos. Obra-prima da criatividade humana, na articulação harmoniosa das ruas com o espaço envolvente e em especial com o rio Douro e Vila Nova de Gaia, apresenta uma unidade visual que lhe atribui um dos seus aspetos mais importantes, o cariz panorâmico.

Organismo vivo, integrado numa área ativa da cidade, tornou-se “um valor universal excecional” reconhecido e que merece especial proteção e valorização.”

Como referido no EIA na fase de Estudo Prévio, o Centro Histórico do Porto constitui um aglomerado urbano com um carácter fortemente marcado pela adaptação ao vigor do relevo. Foi a este cenário vivo e original, do casario cimentado e alcandorado numa harmoniosa combinação de formas e cores escondidas atrás das neblinas e nevoeiros frequentes, que a UNESCO atribuiu, em dezembro de 1996, o título de Património Cultural da Humanidade.

O **Centro Histórico do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar** foi classificado como Património Mundial da UNESCO a 5 de dezembro de 1996, face à riqueza cultural que representa, enquanto resultado de uma história construída por camadas e sobreposições de várias épocas e estilos arquitetónicos. O Bem encontra-se classificado como monumento nacional estando a este associada uma Zona Geral de Proteção, ao abrigo da Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro.

A partir deste, a cidade foi crescendo para fora da muralha segundo uma estrutura radial, surgindo as urbanizações que se desenvolveram ao longo das principais vias de acesso à cidade (Avenida da Boavista e Rua de Júlio Dinis, entre outras). A par do edificado, os “campos” viriam a ser transformados em praças e jardins públicos, que ainda hoje constituem elementos essenciais da rede de espaços verdes públicos da cidade, sendo disso exemplo o Jardim do Palácio de Cristal (1865), da Cordoaria (1866), do Carregal (1897) e da Praça de Mouzinho de Albuquerque (ou Rotunda da Boavista).

É notória a progressão da cidade ao longo do tempo, tendo como base a arquitetura do edificado existente, bem como a tipologia dos arruamentos.

Assim, na área atravessada pelo Projeto é nítida a transição do núcleo antigo (zona inicial do traçado, no limite do centro histórico do Porto) para as áreas mais modernas de expansão urbana (troço final do traçado e zona das estações da Galiza e Boavista/Casa da Música), caracterizando-se a paisagem pela alternância entre imagens mais contidas e outras mais abertas, entre um edificado mais antigo com valor patrimonial e outro mais moderno de volumetrias e materiais distintos, entre o espaço público definido pela rua e outro pela praça.

3.2 Breve Enquadramento Histórico do Local de Implantação do Projeto

O estudo da ocupação humana no território onde se desenvolve este Projeto permite compreender a evolução da ocupação humana neste espaço específico.

O extremo Sudeste da área de enquadramento histórico do projeto³ implanta-se entre o traçado da muralha romana, que envolveu o “povoado castrejo original” do Porto (Silva, 2011a, 49-51 e 64, fig. 13) e foi posteriormente substituída pela muralha românica construída no séc. XI ou XII, e a muralha baixo-medieval, dita fernandina, cuja construção se iniciou no reinado de D. Afonso IV (1336) e se prolongou até ao reinado seguinte (1376).

A Muralha de D. Fernando e Miradouro (troço da Rua da Madeira) e Muralha de D. Fernando e Miradouro (troços das Taipas) correspondem a vestígios identificados da muralha baixo medieval, na envolvente próxima do projeto, e marcam os limites do povoamento mais antigo deste espaço. Aqui, localiza-se o Morro da Cidade, onde “*a presença, ainda que residual, de materiais romanos e mesmo da Idade do Ferro (...) deixa admitir a sua ocupação durante a época romana, se não mesmo em períodos anteriores*” (Silva, 2010a, 222).

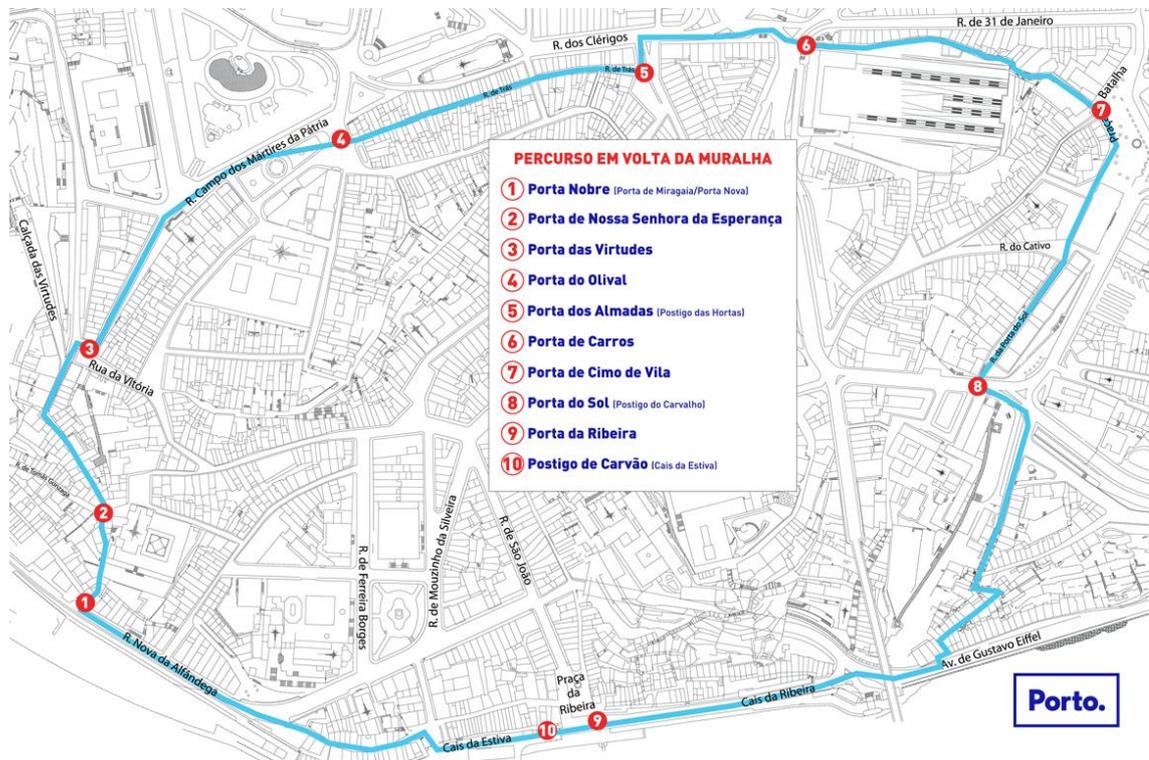
A urbanização desta zona da área de enquadramento histórico foi, no entanto, um processo que se prolongou pelo período baixo medieval e moderno. Durante o séc. XIII, o edificado concentrar-se-ia em volta da Chã das Eiras⁴ e daqui foi paulatinamente ocupar o espaço que, no séc. XIV, seria rodeado pela nova muralha. No interior desta zona, encontravam-se, de oriente para ocidente, o postigo dos Carros (aberto em 1408), o postigo do Vimial, que posteriormente se chamaria Porta de Santo Elói, e a Porta do Olival desta muralha.

Este crescimento urbano, entre as duas cercas da cidade, será aqui estruturado pelo caminho que “tem o início na atual Rua Chã e toma a direção de Santo Ildefonso” (Queirós, 2104a, 142), a norte, e pelo percurso que “conecta a Rua da Reboleira à porta do Olival” (Queirós, 2104a, 141), a oeste.

Junto à Porta do Olival, defendida por torres quadradas, desenvolvia-se um novo núcleo urbano quando, em 1386, D. João I estabeleceu a Judiaria no Monte do Olival, onde atualmente se encontra a Igreja e Convento de São Bento da Vitória.

³ A Sul da Rua 31 de Janeiro, da Rua dos Clérigos, da Rua da Assunção e a Sudoeste da Rua Campo dos Mártires da Pátria

⁴ Topónimo cristalizado na Rua da Chã a Sul da Estação dos Caminhos de Ferro de São Bento.



Fonte: <http://www.porto.pt/noticias/os-sons-da-muralha-fernandina>

Figura AT3.2.2 Zona onde se considera que se localizava a Muralha Fernandina com identificação das portas e postigos

A fundação de vários conventos no interior do novo perímetro amuralhado marca também este processo de urbanização. Na área de enquadramento fundou-se o Convento de Santo Elói, em 1490, no local do Quarteirão das Cardosas junto ao postigo do Vimial. Em 1518, D. Manuel I funda, perto da Porta dos Carros, o convento de São Bento de Avé Maria, onde hoje se encontra a Estação dos Caminhos de Ferro de São Bento.

Será também D. Manuel I a criar outra das vias estruturantes deste processo de urbanização, ao mandar abrir, em 1521, a Rua das Flores de Santa Catarina, entre a Porta dos Carros, a Nordeste, e o Largo de São Domingos a Sudoeste.

Paulatinamente, entre o séc. XIII e o séc. XVII, a coroa definida pela muralha “fernandina”, onde se encontravam os terrenos de cultivo mais próximos da cidade, as suas hortas, vai sendo edificada. Mas, no séc. XVI, as hortas, pomares e jardins ainda caracterizavam fortemente esta paisagem, agora urbana.

Na restante área de enquadramento histórico não se conhecem vestígios de povoamento até ao período moderno. Este espaço terá sido ocupado até aí por campos de cultivo e eventualmente estruturas de apoio à atividade agrícola. O postigo dos Carros, por exemplo, permitia aos moradores da cidade acederem ao Campo das Hortas e ao Laranjal.

Só no séc. XVII a cidade extravasa a muralha baixo-medieval, com a construção de novos equipamentos públicos e habitações privadas. Este processo será intensificado durante o séc. XVIII. Note-se que na zona exterior à muralha “fernandina” é possível identificar diversos elementos patrimoniais atribuíveis aos séculos XVII e XVIII. Assim, “o postigo de Santo Elói, em conjunto com o postigo dos Carros, justamente onde estavam implantados o convento de Santo Elói e o convento de Avé Maria, passaram

a portas e tornaram-se nas saídas mais importantes da cidade a partir do século XVIII” (Queirós, 2104a, 141).

Este crescimento radial, afastando os limites da cidade cada vez mais do núcleo urbano original e ocupando finalmente toda a área onde se desenvolve o projeto, continua pelos séculos XIX e XX.

3.3 Centro Histórico do Porto, Ponte Luis I e Mosteiro da Serra do Pilar - Património Mundial da UNESCO

“Desde a muralha celtibérica, depois romana, depois sueva se foram construindo raízes. Desde a muralha gótica “fernandina” e das obras estruturais dos Almas se foi contruindo o tronco. Desde as arquiteturas setecentistas, barrocas e clássicas, se foi construindo o corpo presente do Porto onde o século XX acrescentou ruturas e uma camada de modernidade absorvida pelos milénios de consolidação.” (LOZA, R.; 2010)

O Centro Histórico do Porto é um testemunho do desenvolvimento do tecido urbano durante cerca de três mil anos, com inúmeros edifícios históricos de elevado valor estético, onde a arquitetura civil reflete os valores culturais de épocas sucessivas adaptando-se à estrutura quer social quer geográfica do burgo.

Este património apresenta-se como um conjunto que não resulta de uma obra pontual, mas sim da articulação harmoniosa dos espaços e do diálogo com o rio Douro e a outra margem (Vila Nova de Gaia), conferindo uma unidade visual que lhe atribui um dos seus aspetos mais importantes, uma singularidade panorâmica, consequência da complexidade do território.



Figura AT3.2.3 Vista aérea 1995. SIPA FOTO.00538710 (Fonte: LOZA, R.; ALVES, I. Centro Histórico do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar, 2002)

O rio foi, desde os primórdios, um fator determinante de fixação, com funções de comunicação e trocas comerciais. As sucessivas ocupações fizeram convergir os mais variados interesses sociais e económicos que foram ampliando e modificando a cidade.

Assim, cresceu um polo urbano caracterizador do burgo, na zona ribeirinha, associado aos cais de entrada e saída de mercadorias e aos comerciantes locais. Paralelamente, fruto da necessidade de proteção, cresce simultaneamente outro polo urbano no Morro da Sé, centro da atividade romana e o seu ponto estratégico mais importante, onde se instala na Idade Média a primeira muralha em torno da catedral.

No séc. XIV, devido ao constante aumento da densidade populacional e urbana, foi construída outra muralha, comumente designada por Muralha Fernandina, para proteger militarmente a cidade abarcando cerca de 90 hectares. O Porto medieval é labiríntico, de ruas estreitas e tortuosas, mas próspero graças ao comércio com os países do Norte. Assim foram sendo construídas várias edificações de importância e relevo, principalmente a partir do reinado de D. Manuel I, com a instalação da nobreza intramuralha.

Após o Terramoto de 1755, foi evidente o urbanismo deficiente e desordenado a nível nacional. No Porto, é criada a Junta da Obras Públicas (JOP), presidida por João de Almada e Melo (primo do Marquês de Pombal e Governador das Armas do Porto), o qual inicia uma ação de planificação e reordenamento urbano onde os ideais subjacentes à reconstrução de Lisboa se adaptam ao contexto local: mais limitada no espaço intramuros, dado que o sismo poucos danos terá causado (mas com intervenção no interior, como foi o caso da capela de S. Roque e sua inserção urbana, posteriormente cortada pela rua de Mouzinho da Silveira, ou da construção da cadeia da Relação), fez-se especialmente sentir no espaço extramuros identificando-se verdadeiramente com um primeiro plano de expansão urbana gizado a partir do traçado de rede viária. Previamente, de ação planificada, havia a Praça Nova das Hortas (Praça da Liberdade), de 1719. Igualmente se deveu à Junta a construção de edifícios Públicos como o Hospital de S. António e a Cadeia da Relação, esta com planta de Eugénio dos Santos. Há assim, uma relação com o Terramoto, mas indireta, na medida em que, apesar de os efeitos destes no Porto impulsionarem a reforma urbana, João de Almada e Melo estendeu ao Porto as ideias programáticas da reconstrução de Lisboa.

No séc. XIX, parte da muralha é demolida, pois os ideais iluministas não corroboravam o conceito de cidade confinada/murada, havendo uma expansão urbanística, notória também ao nível do crescimento de construções em altura.

A indústria e o aumento do poder da burguesia mercantil, na sequência do Liberalismo, fomentaram reformas urbanísticas, que no séc. XX se traduz num adensamento do tecido urbano e conseqüente carência de infraestruturas que serão alvo de melhoramentos através da preconização de vários planos urbanísticos, que culminam posteriormente no ano de 1962 no Plano Diretor da Cidade do Porto encomendado ao Arqt.º Robert Auzelle.

Através deste enquadramento cronológico da evolução do Porto, podemos constatar que se trata de uma *“Cidade medieval muralhada com vestígios de cerca românica e da muralha gótica e importantes transformações do Barroco, Neoclássico e Revolução Industrial. (...) é constituído por uma malha urbana de grande valor histórico, cultural, artístico e arquitetónico”* (LOSA, R.; ALVES, I., 2002); que mantém as suas características urbanas, únicas e incomparáveis com outras cidades da Europa.

“O Porto não é só o Porto. O rio une mais do que separa, e a cidade só se sente vista de Gaia, quando as pontes abrem o esplendor do morro histórico. O Porto é o tempo, muito tempo, e o que o tempo deposita nas calçadas e nas memórias. O tempo acolhe o que as pessoas fazem dos lugares que habitam (...) o Porto é um burgo, a delimitação histórica de um espaço de relação, fisicamente marcado, e claramente centrado num fórum comum (...) é uma cidade de antanho, moldada ao traço medieval (...) a sua luz não é solar como a do Sul, mas é uma luz interior. E é a luz que o centro

histórico tão bem resume, a luz do labirinto de edifícios, ruas e praças, carregadas de história e pessoas. É este património onde moram pessoas (...) que merece pertencer à humanidade inteira. Porque é a sua humanidade que o torna grande.” (SANTOS SILVA. A, 1996, p.15)



Figura AT3.2.4 Vista do Porto. Autor: Comte Henri de Lestrangle 1897 ou 1879 (Fonte: <https://www.portopatrimoniomundial.com/>)

3.4 O Plano Diretor Municipal do Porto e a valorização da Paisagem Urbana

Importa destacar o trabalho que vem já a ser desenvolvido na promoção de uma “paisagem histórica urbana” pelo município do Porto.

Neste âmbito, o **Plano Diretor Municipal do Porto** visa os seguintes objetivos (n.º 2 do art.º 1 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2006, de 3 de fevereiro):

- Valorização da identidade urbana do Porto, através da conservação dinâmica dos tecidos existentes e do desenho de novos tecidos coerentes e qualificados, do controlo das densidades e volumetrias urbanas e ainda da salvaguarda e promoção do património edificado e da imagem da cidade;
- Requalificação do espaço público e valorização das componentes ecológicas, ambientais e paisagísticas, através da sua reorganização sistémica e da minimização dos principais impactes ambientais;
- Racionalização do sistema de transportes tendo em vista melhorar a mobilidade intraurbana, dando prioridade aos transportes coletivos em sítio próprio e aos novos modos de transportes públicos e individuais não poluentes, com especial reforço da circulação pedonal e ciclável e das funções de “interface”;
- Redução das assimetrias urbanas existentes, fomentando a equidade da localização dos investimentos públicos e reforçando a coesão social e territorial, com especial incidência nos bairros sociais de intervenção prioritária;
- Afirmação do Centro Histórico e da Área Central como referências insubstituíveis do desenvolvimento urbano de toda a Área Metropolitana do Porto, potenciando e reforçando a sua revitalização e animação.

4 ANÁLISE DE IMPACTES DO PROJETO EM ESTUDO

O projeto em estudo, detalhadamente explicitado no Relatório Base do RECAPE (**Parte 17.2.1 - Capítulo 4**) tem o seu desenvolvimento em túnel, surgindo apenas pontualmente as intervenções à superfície nas estações e poços de emergência e ventilação (PEV) e no troço final do Ramal de Injeção 1 (*vide* desenho P-PR-LI-8000-AM-DS-SCN-000025-00 - **Parte 17.2.4** do RECAPE).

As zonas com interferência à superfície correspondem necessariamente à zona de implantação das estações e Poços de Emergência e Ventilação sendo estas as situações mais relevantes para a afetação da Paisagem Histórica Urbana pelo que será nestas áreas que é centrada a presente avaliação.

Durante a fase de construção, as interferências do projeto com o espaço público ocorrem nas denominadas zonas de intervenção à superfície, contudo, os projetos de Paisagismo e Inserção Urbana permitirão restituir após a intervenção, o espaço público da cidade e, por sua vez, o usufruto deste espaço urbano de valor paisagístico e histórico.

Conforme havia sido identificado no EIA, os impactes decorrentes da fase de obra podem ser caracterizados globalmente por **negativos, de magnitude reduzida, e de significado moderado** (Estação Galiza e Estação Boavista/casa da Música) a **elevado** (Estação Liberdade / S. Bento e Estação Hospital de Santo António), sendo **temporários e reversíveis**.

O caráter temporário destas ações de obra determina que estas não se repercutam a longo prazo na Paisagem Histórica Urbana do Porto.

Desta forma, na avaliação da afetação da Paisagem Histórica Urbana pela implementação do projeto em estudo, importa verificar até que ponto as ações desenvolvidas pelo mesmo, em particular em fase de exploração, serão indutoras de alterações permanentes na Paisagem.

4.1 Estações

Nos pontos seguintes apresentam-se as áreas de implantação das estações e que permitem uma leitura global da implantação do projeto no território à superfície e conseqüentemente permite verificar quais as repercussões que estas poderão representar na Paisagem Histórica Urbana.

Discriminam-se assim as intervenções previstas à superfície determinadas pela implantação das 4 estações, a saber:

- Estação Liberdade/S. Bento
- Estação Santo António
- Estação Galiza
- Estação Boavista/Casa da Música

4.1.1 Estação Liberdade/S. Bento

A Estação Liberdade/S. Bento Localiza-se no extremo sul da Praça da Liberdade, Largo dos Lóios e Praça Almeida Garrett.

O desenho geral e pormenorização da inserção urbana, apresentado na figura seguinte, procuram responder ao acordado em conjunto com a Metro do Porto e com a Câmara Municipal do Porto, tendo sempre presente a sua inserção em área de Património Mundial da Unesco.

O projeto de inserção urbana é pensado como um todo: na maior parte da área de intervenção propõe-se repor a situação existente e as novas zonas de intervenção, tendo por objetivo conseguir uma continuidade formal e espacial, seguem a mesma linguagem arquitetónica, idênticos princípios de construção, e privilegiam materiais construtivos análogos.



Adaptado de: Alvaro Siza Arquitectos / Souto Moura Arquitectos
Figura AT3.2.5 Estação Liberdade / S. Bento. Planta de superfície com identificação dos acessos

Uma vez que esta estação se desenvolve parcialmente no Centro Histórico do Porto (Bem classificado pela UNESCO), e na sua Zona de Proteção, apresentam-se plantas comparativas entre a situação atual e após a implantação do projeto.

Relativamente à situação existente, para além dos acessos à estação, as intervenções urbanas são as seguintes.

Tomo 17.2 - RECAPE | Parte 17.2.3 - Anexos Técnicos

- Praça da Liberdade - sem alterações expressivas, apenas a inserção da saída de metro e consequente eliminação de 3 árvores, e inserção de grelha de ventilação.



Figura AT3.2.6 Estação Liberdade / S. Bento. Praça da Liberdade - Situação atual (cima) e projeto (baixo)

Tomo 17.2 - RECAPE | Parte 17.2.3 - Anexos Técnicos

- Largo dos Loios - Inserção de acessos ao metro, redesenho de pavimentação, iluminação e vegetação;



Figura AT3.2.7 Estação Liberdade / S. Bento. Largo dos Lóios - Situação atual (esquerda) e projeto (direita)

Tomos 17.2 - RECAPE | Parte 17.2.3 - Anexos Técnicos

- Praça Almeida Garrett e Rua do Loureiro - O trânsito viário é removido (e paragem de táxis) da frente da estação de comboios de S. Bento, libertando para peões toda a frente do edifício. A nova paragem de táxis situa-se na Rua do Loureiro (a sul da estação) com a criação de uma baía para cargas e descargas de passageiros, situada na parte inferior da rua em frente à estação de S. Bento;



Figura AT3.2.8 Estação Liberdade / S. Bento. Praça Almeida Garrett e Rua do Loureiro - Situação atual (esquerda) e projeto (direita)

Tomo 17.2 - RECAPE | Parte 17.2.3 - Anexos Técnicos

- Rua da Madeira - Redesenha-se o largo, em frente ao novo acesso, eliminando a escadaria.



Figura AT3.2.9 Estação Liberdade / S. Bento. Cruzamento Rua da Madeira, Rua 31 de Janeiro e Rua Sá da Bandeira - Situação atual (cima) e projeto (baixo)

Assim, verifica-se que o projeto se articula de forma integrada com a situação atual, sendo as alterações no espaço público as essenciais ao funcionamento da estação de metro e sua articulação

com a envolvente, sem criar um corte drástico na perceção paisagística, através da utilização de materiais e texturas que promovem a continuidade natural com a envolvente urbana.

Desta forma, como é evidente no projeto de inserção urbana proposto, é notória a preocupação na manutenção da identidade do local. As pequenas alterações necessárias à implantação do projeto estão bem integradas na paisagem urbana e nas dinâmicas da zona não causando, desta forma, elemento, notórios que perturbem a paisagem histórica do local.

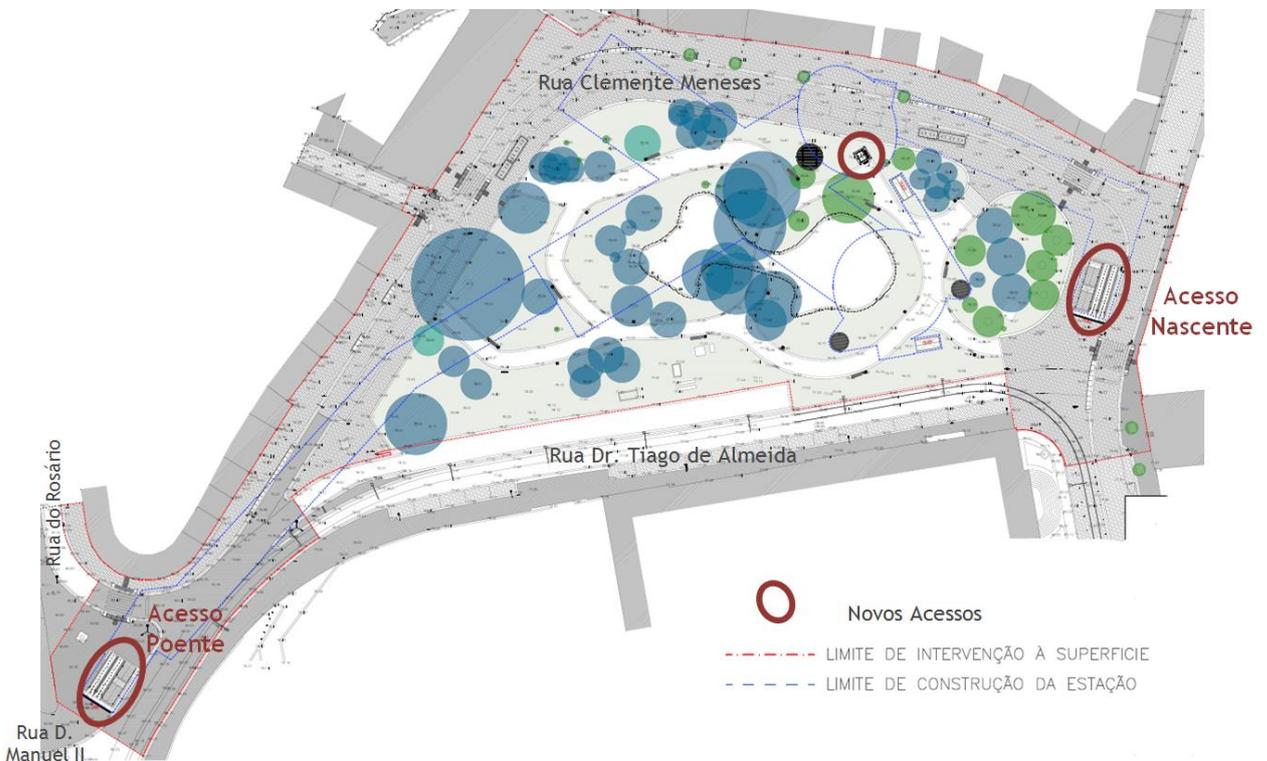
Assim, considera-se que o **impacte do projeto é pouco significativo**.

4.1.2 Estação Hospital de St. António

A Estação Hospital Santo António localiza-se no Jardim Carrilho Videira (Carregal)⁵.

A construção do projeto implica a necessária afetação do jardim, levando ao abate de alguns exemplares arbóreos (dois), à anulação temporária do lago, à implantação de estaleiro durante o período de construção do Metro. Trata-se de impactes significativos, mas temporários.

Ao nível da superfície, o projeto contempla um arranjo urbano da área de influência da estação, com a requalificação do Jardim do Carregal, preservando a quase totalidade dos exemplares arbóreos existentes (apenas dois serão necessário removidos), sendo proposta a inclusão de mais alguns (5 exemplares no extremo nascente da praça). O lago e outras estruturas do jardim serão reconstruídos, com vista à reposição da situação atual.



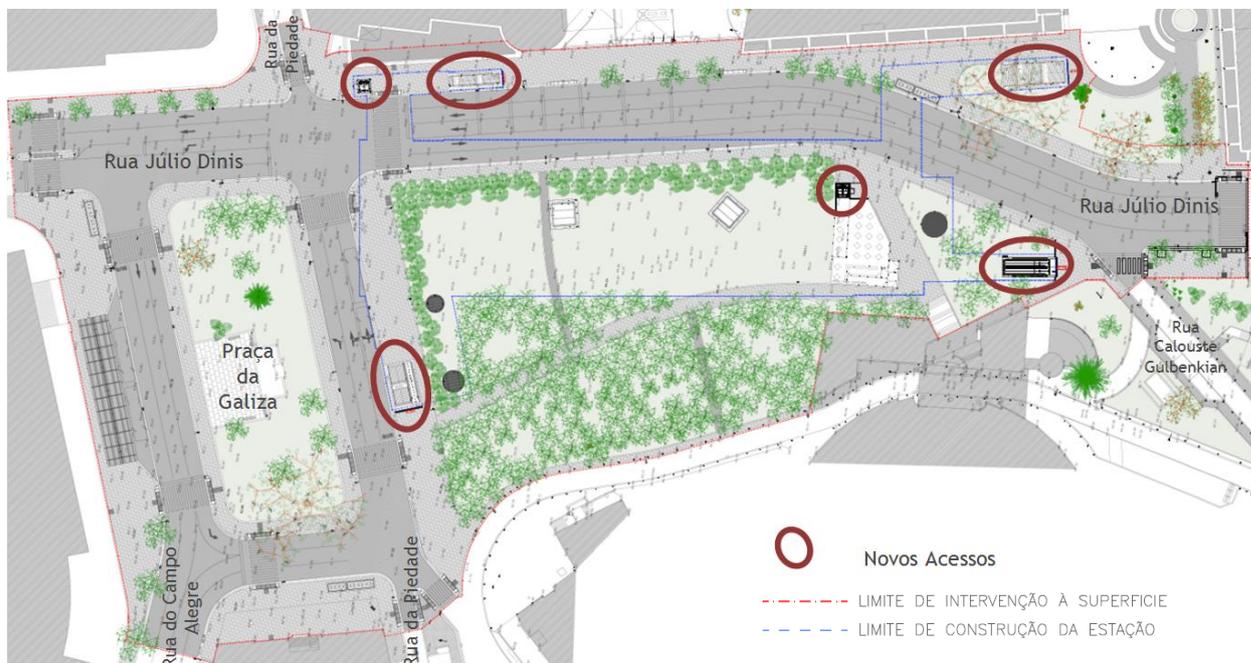
Adaptado de: Souto Moura Arquitectos

Figura AT3.2.10 Estação Hospital de Santo António. Extrato da planta de inserção urbana (Desenho P-PR-LI-8003-IU-DS-ESM-000001-00) com identificação dos acessos

⁵ No presente estudo designado simplesmente por Jardim do Carregal

4.1.3 Estação Galiza

A Estação Galiza situa-se no Jardim de Sophia e estende-se ao longo da Rua de Júlio Dinis até à interceção com a rua da Piedade e Praça da Galiza.



Adaptado de: Souto Moura Arquitectos

Figura AT3.2.11 Estação Galiza. Extrato da planta de inserção urbana (Desenho P-PR-LI-8005-IU-DS-ESM-000001-00) com identificação dos acessos

A estação é servida por um total de 4 acessos à superfície, permitindo a articulação com a envolvente urbana e a interface entre os diversos meios de transporte público.

Quer as grelhas de ventilação da estação, bem como o acesso de material à estação, estão localizadas na Rua de Júlio Dinis, inseridas no espaço verde, reduzindo deste modo o impacto à superfície.

Esta é a estação que implica uma alteração mais marcada à superfície, determinada pela necessidade de revisão do projeto do Jardim de Sophia por este contemplar um conjunto de árvores cuja preservação não é compatível com a presença da estação, a pouca profundidade.

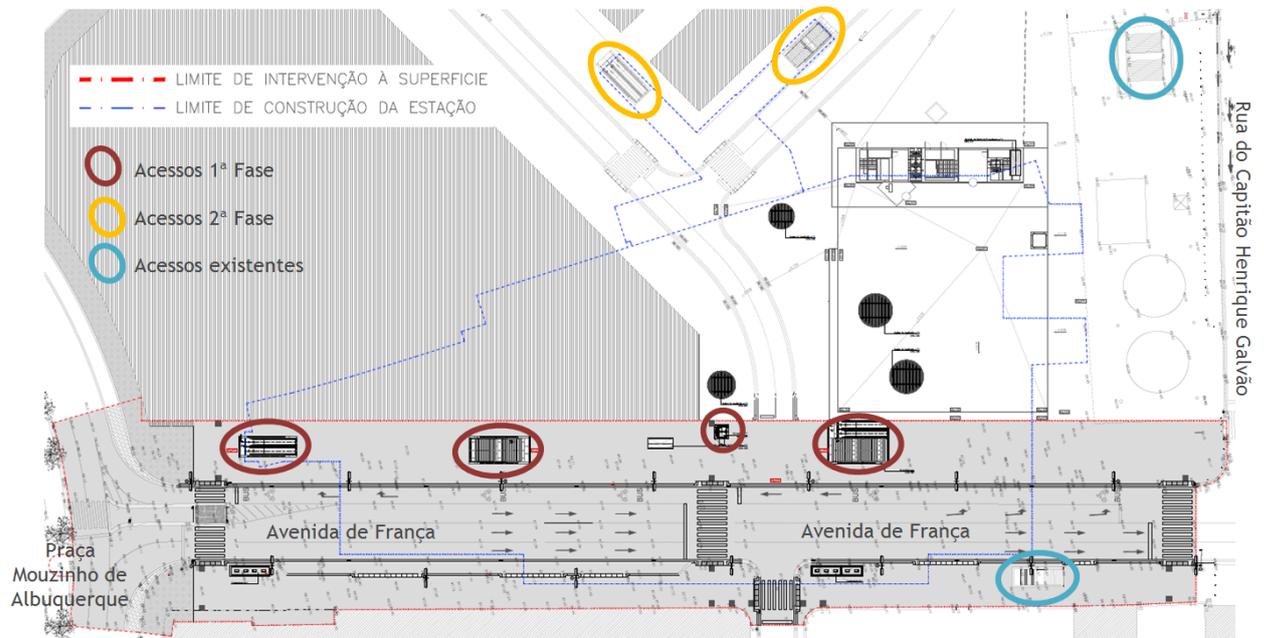
O projeto de paisagismo prevê a reposição da vegetação com a plantação de exemplares arbóreos considerando as mesmas espécie atualmente existentes no local e a adaptação do espaço verde público às novas necessidades do espaço, mas de forma articulada com a envolvente.

4.1.4 Estação Boavista/Casa da Música

A Estação da Boavista/Casa da Música estende-se ao longo da Avenida da França e no terreno localizado a Poente da Avenida, ficando localizada entre a estação existente com o mesmo nome e a Praça Mouzinho de Albuquerque (Rotunda da Boavista).

A estação é servida num total de cinco acessos à superfície, sendo que dois deles serão executados apenas numa 2ª fase, aquando da execução da futura linha de Gaia.

Os acessos a construir nesta primeira fase implantam-se ao longo da Av. França permitindo a articulação com a envolvente urbana e a interface entre os diversos meios de transporte público que ali coexistem.



Adaptado de: Souto Moura Arquitectos

Figura AT3.2.12 Estação Boavista/Casa da Música. Extrato da planta de inserção urbana (Desenho P-PR-LI-8007-AE-DS-ESM-000001-01) com identificação dos acessos

À superfície apenas serão propostas as saídas das estações como elementos adicionais no arruamento. A restante intervenção prevê um arranjo urbano da área de influência da estação, propondo a reposição do desenho e dos materiais existentes.

Desta forma, a proposta não será indutora de perturbação visual que implique afetação da paisagem histórica urbana, sendo os **impactes negativos considerados pouco significativos**.

4.2 Poços de Emergência e Ventilação

Os poços de emergência e ventilação são estruturas que se cingem a uma intervenção muito localizada apenas pela necessidade de inserção de uma grelha de ventilação e um acesso para situações de emergência.

O PEV 1, na Praça de Gomes Teixeira, aproveita a presença de uma saída existente de um parque de estacionamento subterrâneo para associar a este a saída de emergência e colocar a grelha de ventilação de modo adjacente, minimizando o impacte da sua construção.



Fotografia AT3.2.1 - Praça de Gomes Teixeira e saída do estacionamento onde se irá associar a saída do PEV1

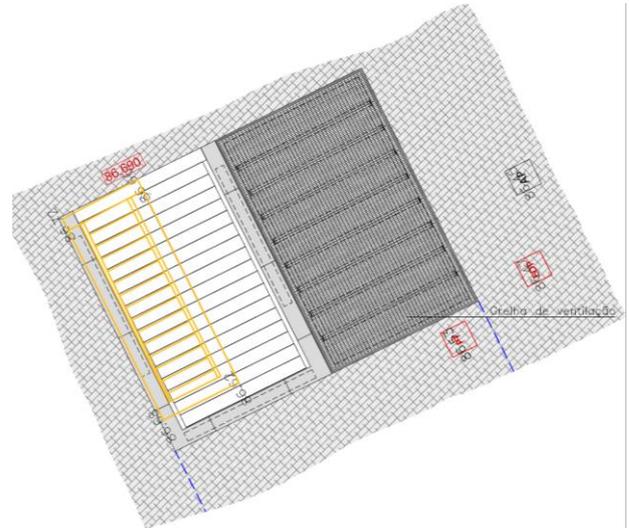


Figura AT3.2.13 Extrato da Planta de inserção urbana (a amarelo a identificação da escada atual)

O PEV 2 ocorre em espaço privado envolto por muro alto pelo que a sua presença não será notada pelos utentes do espaço público adjacente (Rua Miguel Bombarda).

A conceção do PEV3 também aproveita um desnível existente para inserção da saída de emergência de forma pouco notada para quem circula na envolvente.



Fotografia AT3.2.2 - Largo de Ferreira Lapa. A saída de emergência do PEV situa-se numa área confinada, com muito reduzida visibilidade



Figura AT3.2.14 Extrato da Planta de inserção urbana (a vermelho as alterações a desenvolver)

4.3 Ramal de Injeção 1

A zona de desenvolvimento do Ramal de Injeção 1 à superfície ocorre no seu troço final, de forma adjacente à linha atualmente existente, à qual faz a sua ligação. Desta forma, a ocupação do solo adjacente já se encontra em condições idênticas não sendo esta secção promotora de novas intrusões visuais mas apenas uma extensão, ainda que muito localizada, da ocupação envolvente.

Relativamente à fase de Estudo Prévio foi minimizada a extensão do Ramal 1, de forma a dar resposta à Medida n.º 5 da DIA, passando de 495 metros para 465 metros, sendo a secção à superfície correspondente apenas a 75 metros, com desenvolvimento adjacente à via-férrea existente. Desta forma considera-se o **impacte visual negativo, de reduzida magnitude e pouco significativo**.

4.4 Síntese de Avaliação de Impactes sobre a Paisagem Histórica Urbana

No caso das **estações**, após a intervenção e recuperação do espaço afetado durante a obra, cumprindo os projetos de inserção urbana e de paisagismo, apenas subsistirão como elementos introduzidos pelo projeto os acessos às estações, os quais surgirão integrados no espaço urbano, sem causar impactes visuais merecedores de realce.

Conforme já referido no descritor da Paisagem do EIA, o facto de não serem uma novidade no espaço urbano do Porto, de já ocorrerem em diversos pontos da cidade, de já haver uma habituação visual a estas estruturas, faz com que se considerem estes novos elementos como participantes da imagem da cidade atual, permitindo assim avaliar os **impactes negativos como muito pouco significativos**.

Apenas a solução prevista para o Jardim de Sophia (Praça da Galiza) apresentará uma solução distinta da atual, mantendo, no entanto, as características de espaço verde urbano e, por sua vez, um ambiente visual idêntico. Desta forma, esta alteração será notada pelos utilizadores frequentes do espaço mas será percecionada como uma nova realidade que se integrará na vivência normal do espaço.

Relativamente aos **Poços de Emergência e Ventilação**, considera-se que o esforço desenvolvido para um melhor enquadramento destas saídas de emergência na envolvente, constitui uma melhoria relativamente ao previsto na fase de Estudo Prévio, representando assim estas soluções um **impacte negativo, desprezível**.

A inserção do **Ramal 1** ocorre num espaço contido e adjacente a outras linhas já presentes no local pelo que se considera o **impacte visual negativo, de reduzida magnitude e pouco significativo**.

No global, importa destacar o efeito positivo relevante induzido pelo funcionamento desta linha de metro, pela potencial diminuição do tráfego rodoviário em resultado da transferência modal que a rede de metro proporciona (especialmente relevante na zona da Estação da Liberdade / S. Bento e Estação do Hospital de Santo António). De facto, as monitorizações que têm vindo a ser efetuadas pela Metro do Porto testemunham a capacidade que a rede de metro possui em captar um elevado número de utentes que normalmente utilizam quer o transporte individual quer o coletivo, o que igualmente se perspetiva para a Linha Circular em estudo. A redução do tráfego rodoviário permitirá uma imagem do espaço público mais desafogada, potenciada pela redução do ruído e do constante movimento, traduzindo-se num **impacte positivo, direto, localizado, certo e com potencialidade para ser permanente, de elevada magnitude e significado** nas unidades de paisagem (Praça da Liberdade/ S. Bento e Praça de Lisboa - Jardim do Carregal - conforme definido no EIA) que ocorrem desde o início do traçado e até ao PK 0+970 e de **moderada magnitude e significância** nas restantes unidades de paisagem, ou seja, desde o PK 0+970 até ao final.

5 CONCLUSÃO

Todo o projeto do Metro, integrado na cidade do Porto, à luz da recomendação da ICOMOS-Unesco, se desenvolve em “paisagem histórica urbana”. Através de uma leitura desta paisagem urbana é claramente visível, pela leitura do edificado e dos espaços públicos, a progressão da cidade ao longo do tempo, desde a zona mais antiga (Centro Histórico), outrora envolta pela muralha fernandina, com arruamentos mais estreitos, às praças, subseqüentemente as avenidas mais largas e de edifícios mais altos e modernos.

Toda esta diversidade contribui para a leitura da “paisagem histórica urbana” que determina o caráter singular da cidade do Porto.

Aquando da fase de construção, inevitavelmente, haverá uma perturbação e desqualificação generalizada da paisagem dos espaços de intervenção à superfície e áreas associadas à obra, bem como a sua envolvente próxima (condicionamentos de trânsito,...). Esta afetação é especialmente relevante nas zonas de maior valor patrimonial e monumentalidade em que a presença de observadores é mais expressiva, nomeadamente na intervenção da Estação da Liberdade/S. Bento. Contudo, a perturbação associada à obra será temporária e reversível após a intervenção, não se impondo de forma permanente na paisagem histórica urbana.

As ações propostas para o espaço público, após a construção das estações, vão ao encontro da restituição, tanto quanto possível, da situação atualmente existente, ou seja, uma das premissas da elaboração dos projetos de inserção urbana e paisagismo foi o de manter a identidade do local, em especial nas zonas de maior sensibilidade patrimonial (mais próximas do centro histórico).

Desta forma, o projeto não irá introduzir, de forma permanente, uma intrusão visual ou perturbação física da identidade do local que se assuma como preponderante no seu contexto urbano. Não se perspetivam desta forma impactes negativos significativos para a paisagem histórica urbana da cidade.

Pelo contrário, a implantação do metro irá, com certeza, ser também mais um elemento a trazer uma nova dinâmica, e marcar uma nova alteração nesta paisagem urbana, que se pretende que venha a ter reflexos positivos sobre a mesma (redução da circulação automóvel e conseqüente melhoria das condições de usufruto do espaço público).

6 BIBLIOGRAFIA

- Arqpais (2018). Estudo de Impacte Ambiental do Estudo Prévio da linha Circular - Troço Liberdade/S. Bento - Boavista/Casa da Música do Metro do Porto. Fase de Estudo Prévio.
- Arqpais (2018) Estudo de Impacte Patrimonial da Linha Circular: Troço Liberdade/ S. Bento - Boavista/ Casa da Música.
- Câmara Municipal do Porto <http://www.porto.pt/noticias/os-sons-da-muralha-fernandina>
- Comissão Nacional da UNESCO - Portugal - Ministério dos Negócios Estrangeiros https://www.unescoportugal.mne.pt/images/cultura/recomendacao_sobre_a_paisagem_historica_urbana_unesco_2011.pdf
- Comissão Nacional da UNESCO - Portugal - Ministério dos Negócios Estrangeiros <https://www.unescoportugal.mne.pt/pt/temas/proteger-o-nosso-patrimonio-e-promover-a-criatividade/patrimonio-mundial-em-portugal/centro-historico-do-porto>
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2006, de 3 de fevereiro - ratifica o Plano Diretor Municipal do Porto