



A praça Gonçálves Zarco, ponto de contacto do Parque da Cidade com a linha de costa, remata a avenida da Boavista, Porto

A CRIAÇÃO DE UM SISTEMA CONTÍNUO: PARQUE DA CIDADE E MARGINAL DO PORTO

Nuno Travasso

Tal como nos ensinaram Nuno Portas (2003) e Bernardo Secchi (1986), o desenho do chão tem a capacidade de oferecer ordem, estrutura e coesão a um espaço urbano feito de peças díspares, usos diferenciados, públicos múltiplos. Importa, por isso, que os espaços públicos sejam pensados a partir desta sua capacidade agregadora, não surgindo como (mais) uma série de peças autónomas, mas organizando-se em sistemas inteligíveis capazes de articular a diversidade existente. E quanto mais complexo for o espaço urbano, mais os sistemas de espaço público terão de incorporar e colocar em relação diferentes escalas, temas, usos e públicos; tal como terão de ensaiar novos tipos de espaços capazes de servir e representar a sociedade contemporânea.

O projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade, no Porto, coordenado por Manuel de Solà-Morales (1999-2002) é exemplo desta busca.

O Parque da Cidade havia sido pensado como peça autónoma, encerrada em todo o seu perímetro por uma frente edificada, nunca totalmente realizada. A Poente, o parque encontrava-se limitado pela via marginal implantada sobre um aterro criado em finais do século XIX para permitir a passagem do caminho-de-ferro, depois alargado para passagem do eixo viário: uma imagem puramente infra-estrutural.

Para Sul, a linha de costa apresentava um tratamento mais cuidado, com jardins e esplanadas da primeira metade do século XX a acompanhar a avenida. No entanto, este passeio marginal surgia como peça autónoma, memória do tempo em que a Foz era pensada como área balnear apartada do centro da cidade. Para Norte, estendia-se a área industrial de Matosinhos Sul, em acentuado processo de degradação e à procura de uma nova vocação. As praias tinham uma frequência muito limitada e não contavam com nenhum tipo de apoio balnear. A avenida da Boavista e a estrada da Circunvalação, que delimitam o parque a Sul e a Norte, encontravam-se, nesta área, sem frente edificada ou desenho de pavimento que as definisse e caracterizasse. A imagem geral era a de um conjunto de peças inacabadas e desarticuladas, com múltiplos espaços sobranceiros. A cidade parecia não ter chegado ali.

O principal objectivo da intervenção era inverter esta imagem — ligar as diferentes peças criando um sistema contínuo; conectar esta área com o centro da cidade; conferir-lhe urbanidade. Sobretudo, interessava pensar como é que a cidade chega ao mar. Num momento em que os temas das frentes de água e praias urbanas apenas começavam a emergir em Portugal, procurava-se testar novos modelos de espaço público, capazes de servir ou fomentar novas formas de praticar o espaço urbano que não eram ainda claras.

O projecto partiu do reconhecimento dos valores próprios do lugar, recuperando a topografia perdida do vale desenhado pela ribeira de Aldoar, entretanto canalizada, que atravessa o Parque da Cidade. Ao desmontar o aterro artificial, o parque chega, de modo suave e natural, à praia. Parque e praia encontram-se num espaço urbano de carácter híbrido que procura estender-se ao longo da linha de costa. Para Norte, articula-se com o passeio marginal que estava a ser desenhado, ao mesmo tempo e de modo articulado. Para Sul, aos jardins existentes (renovados pelo projecto) soma-se um novo percurso, à cota baixa, que promove o contacto próximo com o mar e os rochedos. Um percurso lento, sensível aos pequenos acidentes da natureza, com sucessivos momentos de paragem e descoberta.



Teresa Prudêncio

A hibridez dos espaços públicos: ligação à praia e percurso ao longo da linha de costa (Sul). Porto



Ligação do parque à frente de água, por baixo da via marginal. Porto

A minúcia deste percurso contrasta com a escala dos elementos infra-estruturais que definem a ossatura da intervenção. O parque chega ao mar passando por baixo da via marginal que mantém a cota original, desenhando-se agora em viaduto curvo e de imagem ligeira. O viaduto é projectado para receber eléctrico ou metro, que se estenderia pela marginal de Matosinhos e pela avenida da Boavista, ligando esta área directamente ao centro da cidade. A praça Gonçalves Zarco procura oferecer à avenida da Boavista o remate de que carecia e afirmar-se como interface multimodal. Uma outra escala.

Um conjunto de equipamentos — com origem em diferentes projectos e promotores — deveria pontuar a marginal em frente ao parque e ao longo da praia de Matosinhos, como modo de intensificar o uso daquela área, conferir-lhe um certo ambiente urbano e dinâmico.

Ensaia-se, assim, um complexo jogo de articulação entre escalas, temas e tipologias. Tudo se conjuga num espaço complexo e intenso, mas ao mesmo tempo sereno e indefinido, aberto a múltiplas interpretações e formas de apropriação. Um palco à espera da emergência de novas formas de urbanidade.

A desarticulação entre as múltiplas entidades envolvidas (câmaras municipais do Porto e de Matosinhos, Porto 2001, POLIS, administração do Porto de Leixões, Metro do Porto, etc.), as constantes inflexões em torno da ideia pretendida para o Parque da Cidade, avenida da Boavista ou percurso do metro, e ainda as dificuldades de prazos e financiamento, tornaram-se visíveis na ausência de vários dos elementos previstos e que seriam necessários para clarificar a ideia de sistema urbano preconizado.

Apesar disso, o parque chegou ao mar e espalhou-se pela linha de costa em percursos múltiplos que descobrem lentamente os caprichos da natureza. E, progressivamente, os diferentes habitantes daqueles espaços foram-lhes oferecendo usos e significados. Hoje é espaço intensamente vivido e fortemente representativo da cidade. Finalmente a cidade chegou ao mar.