



Universidade dos Açores

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA, FILOSOFIA E CIÊNCIAS SOCIAIS
MESTRADO EM PATRIMÓNIO, MUSEOLOGIA E DESENVOLVIMENTO

VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO EDIFICADO DE PONTA DELGADA:
ESTUDO EM TORNO DA MEMÓRIA DOS LUGARES.

Filipe de Sousa Cunha

Ponta Delgada

2016



Universidade dos Açores

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA, FILOSOFIA E CIÊNCIAS SOCIAIS

VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO EDIFICADO DE PONTA DELGADA:
ESTUDO EM TORNO DA MEMÓRIA DOS LUGARES.

Filipe de Sousa Cunha

Dissertação apresentada à Universidade dos
Açores, para obtenção do Grau de Mestre em
Património, Museologia e Desenvolvimento,
sob a orientação dos Professores Doutores

Isabel Soares de Albergaria

Manuel Sílvio Conde

Ponta Delgada

2016

RESUMO

A presente dissertação tem por objetivo analisar, com base nos conceitos de memória do lugar e valorização do património edificado, questões problemáticas do património edificado da cidade de Ponta Delgada, no que concerne a intervenções urbanísticas e arquitetónicas que revelaram descuido no estudo e na aplicação desses conceitos fundamentais.

O estudo histórico e documental dos casos da Avenida Marginal, na sua 1ª e 2ª fases de construção, que inclui a zona da Calheta, e a mais recente intervenção no Campo de São Francisco, visam procurar elementos que identifiquem e justifiquem razões para as opções tomadas nessas intervenções, as quais surtiram efeitos perversos para a cidade de Ponta Delgada.

Este estudo serve de premissa para uma revisitação do passado, estudando outras alternativas apresentadas à época e procedendo a uma análise que tome por base a cidade atual, formulando propostas no sentido de valorizar o património edificado. Procura-se, assim, alertar para os vários problemas decorrentes de intervenções não assentes nos conceitos de memória do lugar.

Palavras-Chave: memória do lugar / Património Edificado / Ponta Delgada /
Frente-mar / História Urbana

ABSTRACT

Based on the concepts of memory of the place and enhancement of the built heritage, the present dissertation aims to analyze the problematic issues of the built heritage of the city of Ponta Delgada, in the urban and architectural field, that revealed carelessness in the study and application of those fundamental concepts. The historical and documentary study of cases of Avenida Marginal, in its 1st and 2nd stages of construction, which includes the area of Calheta and the latest intervention in Campo de São Francisco, aims to search for elements that identify and contest the choices made in these interventions causing certain problems in the city of Ponta Delgada. This study serves as a premise for revisiting the past, studying other alternatives presented at the time and proceeding to a study based on the current city, formulating proposals to enhance the built heritage, warning thus to the problems from interventions not based on the concepts of memory of place.

Keywords: Memory of the Place / Built heritage / Ponta Delgada / front-sea / Urban History

AGRADECIMENTOS

Agradeço, desde já, o grande apoio e disponibilidade por parte dos meus Orientadores Professora Doutora Isabel Soares de Albergaria e do Professor Doutor Manuel Sílvio Conde.

Agradeço à minha família e a todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para a elaboração deste trabalho.

ÍNDICE

| | |
|--|------------|
| Lista de figuras..... | 13 |
| 1. INTRODUÇÃO | 21 |
| 1.1. Memória do lugar..... | 25 |
| 2. CARACTERÍSTICAS DE PONTA DELGADA: A FRENTE MAR | 31 |
| 3. CASOS DE ESTUDO | 55 |
| 3.1 AVENIDA MARGINAL..... | 55 |
| 3.1.1 Análise histórica..... | 55 |
| 3.1.2 Diagnóstico..... | 84 |
| 3.2.CALHETA PERO DE TEIVE | 98 |
| 3.2.1 Análise histórica..... | 98 |
| 3.2.2 Diagnóstico..... | 105 |
| 3.3 CAMPO DE SÃO FRANCISCO/ PRAÇA 5 DE OUTUBRO | 108 |
| 3.3.1 Análise Histórica..... | 108 |
| 3.3.2 Diagnóstico..... | 113 |
| 4. REVISITAÇÃO DO PASSADO COM VISTA À VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO | 117 |
| CONCLUSÃO | 135 |
| FONTES E BIBLIOGRAFIA | 143 |
| ANEXOS | 149 |

Lista de figuras

Fig. 1 – Planta da Cidade de Ponta Delgada pelo Tenente Coronel d’Engenheiro José Teresio Michelotti. *Borrão da Planta de Ponta Delgada – Parte da Cidade (levantamento), 1814.*

Fonte: Mss. E.C., nº202-M Col. BPARPD

Fig. 2 - Planta da cidade de Ponta Delgada 1831 – António Ferreira Garcia Andrade

Fonte: BPARPD

Fig. 3 - Planta de Ponta Delgada durante a construção do Porto artificial. BPARPD

Fonte: Rui Miguel Goulart de Almeida, Território e Paisagem na ilha de S.Miguel. Séc. XV a XVIII, Ponta Delgada, 2012;

Fig. 4 - Planta de 20 de Julho de 1802 por Ignácio Joaquim de Castro, Governador e Coronel de Artilharia em São Miguel

Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007

Fig. 5 - Planta de 1832 do Cais Novo

Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007

Fig. 6 - Praça do Município antes da demolição dos açougues a 17 de Janeiro de 1898.

Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007

Fig. 7 – Vista da Praça Velha ainda com os açougues e *com o edificado da época.* Foto do séc. XIX tirada da torre da Câmara Municipal

Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007

Fig. 8 – *Vista da Praça Velha com a “Varanda de Pilatos” construída e sem os açougues.*

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 9 - *Vista da Varanda de Pilatos*

Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007

Fig. 10 - Cais da alfândega e Cais Velho. Fotografia da autoria de Domingos Rebelo, 1926.

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 11 - Cais da alfândega e Cais Velho. Fotografia da autoria de Domingos Rebelo, 1926.

Fonte:

Fig. 12 - Interior dos Arcos do Cais da Alfândega

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 13 - Vista aérea da cidade, já com a “Varanda de Pilatos” construída.

Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007

Fig. 14 - *Portas da Cidade na sua antiga localização*

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 15 – Recepção ao Presidente da República Óscar Carmona nas “Portas da cidade” em 1941.

Fonte: História dos Açores Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 16 - Ponta Delgada (1900) - Arcos da cidade e cais de embarque

Fonte: Blog *História – Artes e imagem*. Disponível em <http://flama-unex.blogspot.pt/>

Fig. 17 - Calheta, porto de abrigo, 1913

Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007

Fig. 18 - Naufrágio do Vapor Italiano M. T. Cicerone a 6 de fevereiro 1927 ao largo da Calheta da Pêro de Teive. A bordo 34 tripulantes.

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 19 – Domingos Rebelo “Calheta de Pero Botelho”

Fonte: Blog " *AGORA E SEMPRE*". Disponível em <http://www.ulisses.us/lucia-106-guerra-1914.htm>

Fig. 20 – Vista aérea de Ponta Delgada no final dos anos 60/ inícios de 70.

Fonte: AA.VV. *Arquitectura popular dos Açores. Ordem dos Arquitectos. 2000*

Fig. 20 – Ilustração das duas fases da construção da Avenida Marginal (Interpretação do autor: Vermelho 1ª fase, azul 2ª fase)

Fonte: AMPD

Fig. 21 – *Antigo Campo de São Francisco, 1801, Ponta Delgada* Anónimo

Descrição: *Plano do Campo de S. Francisco da Cidade de Ponta Delgada na Ilha de S. Miguel para nelle se ver a Obra e Adro que os Religiosos de S. Francisco pretendem continuar, desde o ponto T athe ao V que faz frente ao referido Campo, da parte do Poente, aonde he situado o Convento dos mencionados Religiosos; em que se mostra a irregularidade que o dito Adro faz à mesma Praça, como tudo se explica no mesmo Plano. Em 12 de Junho de 1801.* Ignacio Joaquim de Castro

Fonte: ALMEIDA, Rui Miguel Goulart de. *Território e Paisagem na ilha de S.Miguel. Séc. XV a XVIII*, Ponta Delgada, 2012;

Fig. 22- *Igreja de Nossa Senhora da Esperança*

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 23- Praça 5 de Outubro (Campo de São Francisco), Ponta Delgada. 1890s

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 24- Praça 5 de Outubro (Campo de São Francisco), Ponta Delgada, Ilha de São Miguel. 1900s

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 25- Séc. XX, 1906 7, Cidade de Ponta Delgada, Ilha de São Miguel

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 26- Procissão do Senhor Santo Cristo dos Milagres, 1961.

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 27– Anónimo, *Planta Demonstrativa Ichnographica do castelo de São Brás na ilha de São Miguel*, 1976.

Fonte: ALMEIDA, Rui Miguel Goulart de, *Território e paisagem na ilha de São Miguel Seculos XV a XVIII*, Ponta Delgada, 2012

Fig. 28– Anónimo, Plano do Molho e Caldeira do Areal do Castelo de São Brás, 1804.

Fonte: ALMEIDA, Rui Miguel Goulart de, *Território e paisagem na ilha de São Miguel Seculos XV a XVIII*, Ponta Delgada, 2012

Fig. 29– O avião “Infante de Sagres” varado na rampa da antiga Base Naval Americana em Ponta Delgada.

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 30 – Ilustração das duas fases da construção da Avenida Marginal. (Interpretação do autor: Vermelho 1ª fase, azul 2ª fase)

Fonte: AMPD, alterada pelo autor

Fig. 31 – Terrenos do domínio público marítimo cedidos a título definitivo à Camara Municipal de Ponta Delgada

Fonte: AMPD

Fig. 32 – Planta Parcial da Construção da 1ª fase da Avenida Marginal

Fonte: AMPD

Fig. 33 – *Planta do Fortim de Sam Pedro a ceder pelo Ministério da Marinha para construção de um troço da Avenida Marginal*

Fonte: AMPD

Fig. 34 – Início da construção da Avenida. 1948

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 35 – Foto da construção da Avenida Marginal do final dos anos 40.

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 36 – Foto da década de 50. Aterro do Cais da Alfândega

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 37 – Propostas para deslocação dos Arcos do Cais 1.

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 38 – Propostas para deslocação dos Arcos do Cais 2.

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 39 – Desmontagem das portas da cidade para reconstrução no novo local previsto 1954

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 40 – *Alçado Principal*

Fonte: AMPD - *Arranjo Urbanístico dos terrenos confinantes a Norte da Avenida Litoral – Planta Parcial do Antepiano de Urbanização*. 29 de Março de 1952

Fig. 41 – *Planta Parcial do Antepiano de Urbanização*. 29 de Março de 1952

Fonte: AMPD - *Arranjo Urbanístico dos terrenos confinantes a Norte da Avenida Litoral – Planta Parcial do Antepiano de Urbanização*. 29 de Março de 1952.

- Fig. 42** – Planta Parcial da Cidade de Ponta Delgada – Plano de Urbanização. Anos 50
Fonte: AMPD
- Fig. 43** – Edifício da Alfândega, resultante da demolição do Cais da Sardinha e situado no local onde existiu a Ermida de S. Pedro Gonçalves.
Fonte: Afonso, Carlos Falcão. *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007
- Fig. 44** – “estudo de ligação entre a Av. Infante D. Henrique e a Rua dos Mercadores” – Plano de Urbanização.
Fonte:AMPD
- Fig. 45** –*Largo da Graça (Camões) séc. XIX*
Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007
- Fig. 46** – *A Praça Gonçalo Velho no final da década de 50, com o antigo cais já aterrado*
Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007
- Fig. 47** –Vista parcial da Avenida Marginal onde ainda é visível parte das fundações do antigo cais da Alfândega. Início dos anos 60.
Fonte: História dos açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>
- Fig. 48** – Capa do manifesto “não!”.
Fonte: ISSUU
- Fig. 49** – Página do manifesto “não!”.
Fonte: ISSUU
- Fig. 50** – Página do manifesto “não!”.
Fonte: ISSUU
- Fig. 51** – Página do Correio dos Açores de Domingo, 17 de Janeiro de 1954.
Fonte: jornal Correio dos Açores
- Fig. 52** – Capa do Manifesto “*Sr Ministro...*”
Fonte: João Vieira Caldas et al, *João Correia Rebelo. Um arquitecto Moderno nos Açores.* 2002
- Fig. 53** – Página do Manifesto “*Sr Ministro...*” “esta não é arquitectura”
Fonte: João Vieira Caldas et al, *João Correia Rebelo. Um arquitecto Moderno nos Açores.* 2002
- Fig. 54** – Página do Manifesto “*Sr Ministro...*” “esta é arquitectura”
Fonte: João Vieira Caldas et al, *João Correia Rebelo. Um arquitecto Moderno nos Açores.* 2002
- Fig. 55** - Perspetiva da Praça Gonçalo Velho. 2014
Fonte: do autor
- Fig. 56** – Desenho de Luís Cunha com a perspetiva da proposta para a cidade.
Fonte: Cabral. João Pedro dos Reis Ferreira (2012) *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*

- Fig. 57** – Desenho aproximado do complexo proposto por Luís Cunha.
Fonte: Cabral. João Pedro dos Reis Ferreira (2012) *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*
- Fig. 58**– Descida para a Rua da Alfândega. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 59**– Descida para a Rua da Alfândega. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 60** – Subida para Largo Almirante Dunn. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 61** - Antigo Cais da Alfândega. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 62** –Travessa do Aterro.
Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007
- Fig. 63** – **Traseiras do** antigo Cais da Alfândega. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 64** –Calheta Pero de Teive. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 65** – Traseiras de um dos hotéis da Avenida Marginal. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 66** – Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 67** – *Largo da Graça (Camões). 2007*
Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007
- Fig. 68**– Rua dos Mercadores. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 69** –Arco do antigo Cais da Alfândega. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 70** – Cruzamento da Rua dos Mercadores e Avenida Marginal. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 71** – Edificado na marginal. 2014
Fonte: do autor
- Fig. 72** –Rua da Fonte. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 73** –Avenida Marginal. 2015
Fonte: do autor
- Fig. 74 e 75** – Antes (1950) e depois (2009) da intervenção.
Fonte: SILVA, José Miguel Mendes Freitas, *O monumento e o lugar. Relação entre o espaço público e o monumento na intervenção patrimonial contemporânea.*

Fig. 76 – Praça Gonçalo Velho e Portas da Cidade

Fonte: do autor

Fig. 77 - Ponta Delgada

Fonte: História dos Açores. Disponível em <http://historiadosacores.tumblr.com/>

Fig. 78 - Terreiro do Paço, Lisboa. Anos 50

Fonte: blog “gente de lisboa”. Disponível em <http://gentedelisboa.blogspot.pt/>

Fig. 79 – Mapa turístico de Ponta Delgada, anos 60, ainda sem a 2ª fase da Avenida Marginal construída

Fonte: BPARPD

Fig. 80 – Planta Parcial da cidade de Ponta Delgada, representando a 2ª fase da construção da avenida.

Fonte: AMPD

Fig. 81 – Calheta Pero de Teive em 2007

Fonte: Carlos Falcão Afonso, *Ponta Delgada Vandalismo ou Desenvolvimento?* Ponta Delgada 2007

Fig. 82 – Calheta Pero de Teive em 2014.

Fonte: do autor

Fig. 83 e 84 – Calheta Pero de Teive. 2014

Fonte: do autor

Fig. 85 – Espaço onde se via o mar. 2014

Fonte: do autor

Fig. 86 - Planta da Proposta de Raul Lino

Fonte: AMPD

Fig. 87 - Desenho de Raul Lino com proposta de alpendre

Fonte: AMPD

Fig. 88 - Planta da Proposta 2, de autoria não identificável

Fonte: AMPD

Fig. 89 - Planta da Proposta 3. Autor desconhecido

Fonte: AMPD

Fig. 90 - Planta da Proposta 4, de Gilberto Medeiros

Fonte: AMPD

Fig. 91 - Planta da Proposta do Arq. António Pardal, executada em 2013

Fonte: AMPD

Fig. 92 - Adro do Convento de Nossa Senhora da Esperança

Fonte: do autor

Fig. 93 – Lajeado a Sul do Adro do Convento

Fonte: do autor

Fig. 94 – Passadeira à volta do Campo de São Francisco

Fonte: do autor

Fig. 95 – Síntese cronológica das três intervenções estudadas

Fonte: Planta da Cidade de Ponta Delgada de 1814 alterada pelo autor

Fig. 96 – Indicação das principais demolições e alterações

Fonte: Planta da Cidade de Ponta Delgada de 1814 alterada pelo autor

Fig. 97 – Diferenças de cotas identificadas

Fonte: Planta da Cidade de Ponta Delgada de 1814 alterada pelo autor

Fig. 98 – Consequências da construção da Avenida

Fonte: Planta da Cidade de Ponta Delgada de 1814 alterada pelo autor

Fig. 99 – Planta da segunda metade do Séc. XIX, assinalada a via Papaterra/São Gonçalo

Fonte: Planta de Ponta Delgada durante a construção do Porto artificial alterada pelo autor

Fig. 100 – Planta atual, assinalada a mesma via (Papaterra/São Gonçalo)

Fonte: imagem *Google maps*, alterada pelo autor

Fig. 101 – Sobreposição das plantas do Séc XIX e imagem atual, observando-se o crescimento na costa.

Fonte: imagem *Google maps* e Planta de Ponta Delgada durante a construção do Porto artificial, sobrepostas pelo autor

Fig. 102 – Proposta para zona do antigo Cais da Alfândega

Fonte: desenho do autor

Fig. 103 – Proposta de valorização e reabilitação do núcleo comercial da cidade

Fonte: imagem *Google maps* alterada pelo autor

Fig. 104 – Esquema do prolongamento da Avenida e do Aterro do porto de pescas da Calheta

Fonte: Planta da Cidade de Ponta Delgada de 1814 alterada pelo autor

Fig. 105 – Esquema do prolongamento da Avenida com o edificado possibilitado pelo aterro do porto de pescas

Fonte: Planta da Cidade de Ponta Delgada de 1814 alterada pelo autor

Fig. 106 – Esquema da solução 1

Fonte: Planta da Cidade de Ponta Delgada de 1814 alterada pelo autor

Fig. 107 – Esquema da solução 1

Fonte: Planta da Cidade de Ponta Delgada de 1814 alterada pelo autor

Fig. 108 – Proposta do arquiteto Bernardo Rodrigues e do arquiteto paisagista Diogo Correia para a Calheta. Vista geral

Fonte: imagem disponibilizada pelo arquiteto

Fig. 109 – Proposta do arquiteto Bernardo Rodrigues e do arquiteto paisagista Diogo Correia

Fonte: imagem disponibilizada pelo arquiteto

Fig. 110 – Planta da proposta de requalificação do campo de São Francisco com proposta para retomar a forma da praça.

Fonte: imagem alterada pelo autor

Fig. 111 – Ponta Delgada: Parte da Cidade.

Fonte: *Portugal em postais antigos*. Disponível em

http://postaisportugal.canalblog.com/albums/region___acores/photos/2543038-oct22862.html

Fig. 112 – Vista de Ponta Delgada antes da Construção da Avenida Marginal.

Fonte: Blog (Indis)Pensáveis.

Disponível em http://indispensaveis.blogspot.pt/2005_02_01_archive.html

1. INTRODUÇÃO

Esta dissertação parte dos conceitos de memória do lugar e valorização do património edificado para se centrar na análise da cidade de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel. A escolha do tema prende-se com a motivação pessoal visando alertar para a necessidade de preservar e revalorizar o património urbano e Arquitetónico da principal cidade micaelense, que nalguns casos se encontra subvalorizado e em situação que conduz ao seu esquecimento e ao da sua história.

Com o título “Valorização do património edificado de Ponta Delgada: estudo em torno da memória dos lugares”, pretende-se refletir sobre questões problemáticas do património edificado da cidade de Ponta Delgada, no que concerne a intervenções urbanísticas e arquitetónicas que revelaram descuido no estudo e na aplicação dos conceitos fundamentais firmados nas Cartas e Recomendações Internacionais para intervenções na cidade histórica e no seu edificado. Com o apoio dos conteúdos lecionados em unidades curriculares do Mestrado em Património Museologia e Desenvolvimento, como nas de “História da Arte e do Património”, “Cidade e Património Urbano” e “Conservação e Restauro”, cruzado com o estudo da história dos lugares e dos conceitos e métodos atuais de intervenção no património, pretende-se salientar a importância do lugar, aplicando-lhe uma crítica fundamentada em teorias e conceitos multidisciplinares centrados no conceito de memória do lugar.

Foram identificados lugares monumentais no centro histórico de Ponta Delgada que sofreram transformações ao longo dos anos e cujo resultado não honra o seu valor histórico, arquitetónico e artístico, e cuja intervenção não seguiu esses métodos que permitem exponenciar o lugar e a sua memória.

O foco da análise compreende a frente marítima de Ponta Delgada, designadamente a intervenção urbana na Avenida Marginal na primeira e segunda fases, incluindo a zona de Calheta Pero de Teive e a mais recente intervenção no Campo de São Francisco, com o objetivo de apontar as intervenções e opções projetuais que alteraram a essência desses lugares e que, ao longo de vários anos, refletem e continuam a refletir descuido, ora no seu processo junto das entidades responsáveis, ora no próprio processo de conceção arquitetónico em intervenções pré-existentes.

Faz-se especial referência ao plano de urbanização 1944, onde se registava a intenção de demolir tudo o que fosse “isento de valor histórico e artístico”, assim como as estratégias, origem da construção e a ligação da Avenida com a pré-existência.

Essa escolha deve-se ao facto de se tratar da maior intervenção em Ponta Delgada, quer a nível urbanístico, quer a nível de repercussões para o futuro, nomeadamente na discussão em torno de “valor histórico e artístico”.

Estas opções surgiram numa época em que o modernismo dominava, havendo um certo afastamento de uma grande parte dos arquitetos, das questões de salvaguarda e preservação de património e sentido de conjunto urbano, optando-se pela imposição de uma remodelação generalizada na imagem das cidades.

Sublinhe-se que a conceção subjacente ao Plano Aguiar parece desconhecer que a cidade compõe-se, não só por elementos arquitetónicos individuais, mas por conjuntos arquitetónicos que atribuem sentidos aos lugares e às cidades.

Serão estudados os movimentos contestatários, quer a nível individual, quer a nível coletivo em torno dessa intervenção. É exemplo de um movimento de grandes repercussões, o movimento impulsionado pelo arquiteto João Correia Rebelo, que contestava construções inerentes ao plano, alegando a sua falta de qualidade arquitetónica e a recuperação de linhas e estilos arquitetónicos descontextualizados historicamente e sem a identidade local.

Numa altura em que há ainda áreas não consolidadas na cidade, e em que diversos estudos já foram elaborados em torno do existente, procura-se uma explicação no processo de elaboração das grandes intervenções que foram levadas a cabo, de forma a descortinar os contornos que levaram às opções realizadas na cidade.

Das propostas aos discursos de inauguração, passando pela correspondência entre entidades, procuraram-se os momentos decisivos para a história recente da cidade de Ponta Delgada.

O tema da valorização do património arquitetónico acarreta consigo a ideia de que esse objetivo, para ser atingido, traduz-se necessariamente em intervenções dispendiosas ou em soluções arrojadas para que esse património se torne “visível”.

Pretende-se mostrar que, quer através de intervenções pontuais no património edificado, quer no próprio plano da cidade, é possível intervir com novas e modernas soluções baseadas e fundadas na história e carácter dos lugares, não descurando o valor da identidade local, atuando simplesmente sobre a redescoberta da memória dos lugares.

De uma forma ou de outra, os casos que aqui se apresentam, pretendem demonstrar como essas intervenções entraram em conflito com a pré-existência, quer por incoerência formal, quer por questões conceptuais que infringem os princípios base da salvaguarda do património e põem em causa a memória do lugar como identidade e documento vivo da história da cidade.

Os casos analisados demonstram a irreversibilidade de determinadas intervenções, mas também apontam para a possibilidade de corrigir certas situações no sentido de valorizar e potenciar o património, reavivando com ele, a história de Ponta Delgada.

O assimilar dos conceitos fundamentais e colocá-los em prática traduz-se em valorização do património da cidade e na recuperação de parte da sua história. Esse processo pode traduzir-se, também, no crescimento da cadeia de valor acrescentado em favor do capital económico e cultural da cidade, pelo aproveitamento de uma nova imagem para o turismo.

Deve evitar-se um rumo de progresso culturalmente problemático e cíclico, baseado na vontade de modernização a todo o custo, como aconteceu em Ponta Delgada, fazendo mudar o paradigma de comportamento disruptivo para passar a ser um desenvolvimento “de continuidade” em torno da essência do lugar.

Na sequência de uma análise prévia, em que se procurou identificar casos de estudo a partir de um enquadramento teórico baseado na caracterização histórica, tipológica e morfológica tornou-se notório que a evolução urbana levou a uma alteração do carácter da cidade pelas grandes construções que alteraram a sua escala e subverteram a sua relação não só com o mar, mas com a estrutura urbana consolidada da cidade até então e, nalguns casos, de edifícios que, de forma individual ou coletiva, perderam valor e lógica de conjunto.

No que respeita à metodologia, procedeu-se a uma pesquisa exaustiva de documentação de arquivo, fotografias, plantas, projetos, propostas e correspondência entre as várias entidades envolvidas a fim de perceber, não só as razões e intenções que conduziram a essas alterações na cidade, mas também descortinar explicações e justificações expressas na fase de projeto e desenvolvimento das intervenções.

A pesquisa bibliográfica enquadrou teórica e historicamente os casos de estudo. A pesquisa documental, levou à recolha de explicações históricas e eventuais intenções projetuais, tentando compreender a origem desses locais, a sua evolução histórica no

contexto da cidade, integração no contexto da cidade, vivências e transformações sofridas.

Procedeu-se ao levantamento fotográfico dos mesmos locais, assim como à observação de eventuais problemas topográficos e morfológicos que levaram à perda da memória do lugar.

Com base no levantamento e análise efetuados, procedeu-se à formalização de estudos e propostas fundadas no enquadramento teórico, contexto histórico e estudos da memória do lugar, de forma a atingir-se propostas e/ou observações fundamentadas, assim como anotação de métodos descuidados nestes casos de estudo.

A estrutura da dissertação é composta por uma introdução e três capítulos sendo a segunda parte da introdução, dedicada à fundamentação teórica do conceito de “memória do lugar”. Os restantes capítulos distribuem-se do seguinte modo: no primeiro capítulo analisa-se a evolução urbana da cidade de Ponta Delgada, na frente mar e as suas principais características urbanísticas e arquitetónicas; no segundo capítulo apresentam-se os casos de estudos e no último capítulo, faz-se uma revisitação do passado, com identificação das problemáticas estudadas e propostas de valorização do património edificado para essas zonas. Esta análise das diversas propostas é efetuada sobre a planta da Cidade de Ponta Delgada de José Teresio Michelotti de 1814, por representar a cidade numa escala mais aproximada, estando os quarteirões desenhados de uma forma esquemática e representando-se, com algum detalhe o recorte da linha de costa antes das intervenções mais recentes, facilitando a leitura e a compreensão gráfica.

1.1. Memória do lugar

O conceito de lugar

Ao projetar, deve-se ter em conta o conceito de lugar. Segundo as origens etimológicas e significados, a palavra **lugar** (do latim *locus*) distingue-se de **espaço** (do latim *spatium*) - que significa *extensão indefinida, duração, intervalo, área*, - na medida em que acrescenta a variável humana à sua definição, ou seja, define-se como *espaço ocupado por um corpo, localidade, sítio, região, acrescentando a relação do homem com o lugar*.¹

Na sua clássica obra *Genius Loci*, Norberg-Schulz² cria o conceito de uma estrutura chave, que denomina de *espaço existencial*, como símbolo do *ser no mundo*, como resposta à tendência de se excluir a variável humana na maioria dos estudos de arquitetura, cujas definições concetuais são limitadas e por vezes vagas. Para Norberg-Schulz, cada *lugar* possui o seu *genius loci*³ que significa *espírito do lugar*, possuindo a sua própria personalidade, o seu *carácter*, que o distingue dos demais.

Norberg-Schulz, partilhando a mesma linha de pensamento de Martin Heidegger (1889-1976) defende que o homem deve conseguir orientar-se e situar-se no mundo, sendo o **lugar** a expressão da existência humana, não devendo ser considerado um mero suporte físico para a implantação e desenvolvimento de novas estruturas, sob pena de se perder o conceito de estrutura baseada num conjunto de componentes que, intercaladas, refletem a identidade e memória dos seus habitantes⁴. O mesmo autor alerta ainda para a necessidade de reflexão e compreensão do conceito de lugar por contraponto com a conceção arquitetónica do Movimento Moderno que, diferentemente do que acontecia desde a Antiguidade Clássica, não se reconhece no carácter de lugar, procurando definir princípios inalteráveis e incontestáveis e formas absolutas e ideais, assentes nos avanços tecnológicos, como única solução para o mundo contemporâneo.⁵

1 Fabiana Velho Cabral Raposo da COSTA, *Projectar com o lugar - Intervenção no Solar de Nossa Senhora do Vencimento, Estalagem e Spa*, Projeto final para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, FAUTL, Lisboa 2011 p. 11-13

2 Christian Norberg-Schulz (1926-2000) é um arquiteto norueguês conhecido essencialmente pela sua obra teórica.

3 *Genius loci* é um termo latino originário da cultura romana que se refere ao "*espírito do lugar*". A expressão foi adoptada pela teoria da arquitetura para definir uma abordagem fenomenológica do ambiente e da interação entre lugar e identidade.

4 Fabiana Velho Cabral Raposo da COSTA, Ob. cit, p13

5 Idem. Pp 13-14

"O que entendemos então pela palavra 'lugar'? Obviamente entendemos algo mais do que a mera localização abstracta. Entendemos uma totalidade formada por coisas concretas com substância material, forma, textura e cor. Juntas, estas coisas determinam um 'carácter ambiental', que é a essência do lugar" – escreve Norberg-Schulz⁶

O Método Fenomenológico na arquitetura

No âmbito de uma análise fenomenológica, abre-se caminho para uma das abordagens mais adequadas ao entendimento da arquitetura pois a fenomenologia considera a relação sensível entre o sujeito e o objeto na ordem da consciência/como fenómeno da consciência.⁷ É o *estudo do que se mostra*. Consiste na abertura da consciência à essência da própria experiência, tentando alcançar o verdadeiro sentido do *lugar* pela experiência e percepção através dos sentidos.⁸ Esta análise qualitativa poderá ser uma ferramenta útil no projeto arquitectónico, especialmente se se tratar de uma intervenção numa pré-existência. Aspeto que se traduz no facto de a obra dever expressar um cuidado especial na sua integração num lugar concreto, respeitando o contexto social, cultural e material.

Para Edmund Husserl (1859-1938), a fenomenologia baseia-se na "*manifesta vontade de descrever simplesmente – antes de qualquer tentativa de explicação – a forma como uma coisa se apresenta à consciência, o modo como as coisas se manifestam*".⁹

Para o filósofo alemão é o contemplar do que nos envolve, sem a preocupação de absorver explicações, o que acima de tudo importa.

A leitura do lugar

"No processo de configuração do sítio físico e da envolvente da obra arquitectónica, a natureza do lugar está completamente ligada a essa arquitectura que surge por sua vez como criadora do lugar e modificadora da envolvente", garante Afonso Cosme¹⁰

6 Christian NORBERG-SCHULZ, *Genius Loci, Towards a Phenomenology of Architecture*, Ed. Rizzoli, New York, 1984

7 Fabiana Velho Cabral Raposo da COSTA, *Ob. Cit.* pp. 12-13

8 Idem. pp. 12-13

9 Daniel Augusto MOREIRA, *O método fenomenológico na pesquisa*. São Paulo: Editora Pioneira Thomson Learning.

10 Afonso Muñoz COSME, *El Proyecto de Arquitectura*. Barcelona: Editorial Reverté, S.A., 2004, p.65.

Neste passo, é determinante investigar e compreender, numa primeira fase, as relações sensoriais entre o ser e o espaço que o envolve.¹¹

Raymond Bayer desenvolve em 1956 o método para “a experiência do belo”, com o intuito de conceber uma abordagem metodológica qualitativa de análise do espaço arquitectónico. Este método é composto por quatro fases: a experiência aberta, a intuição sensível, a organização estética do espaço e do tempo e a intuição intelectual.¹² O autor, basicamente, parte do primeiro contacto com a obra, na procura de significados à informação daí extraída, pela composição arquitectónica e pelas formulações de carácter simbólico. Desde os aspetos físicos - topografia, clima, relevo - até aos aspetos históricos, tradição e memória do lugar, todos se conjugam e fazem parte de um todo que é a significação própria do *lugar*, tornando-o *único*.¹³

Esse método assemelha-se ao de Martin Heidegger no sentido em que o seu método fenomenológico assenta na procura de respostas para a análise do fenómeno, olhando aquilo que realmente é, ou seja, da essência das coisas, numa tentativa de abreviar respostas através de um processo assente em três pontos: a questão do ser; a ontologia fenomenológica; e a hermenêutica da existência.¹⁴

O arquiteto açoriano António Eduardo Soares de Sousa, na sua obra *Ponta Delgada – Memórias de uma cidade*, que compila diversos desenhos de Ponta Delgada, da sua autoria, explica o porquê dos desenhos no retrato do lugar:

“Porquê fazer reviver os espaços, os detalhes e a atmosfera, através de descomprometidas aguarelas ou esparsos desenhos quando talvez bastasse exhibir um catálogo de fotografias fiéis transmissoras da realidade?”

A opção veio-nos à mente, porque pintar ou desenhar é uma obra física, um compromisso do corpo e da mente com a expressão da realidade, uma forma de nos adicionarmos às coisas que vemos e que emocionalmente tentamos representar.

*Deste modo, ao prestarmos uma homenagem àquilo que amamos, estamos a fazê-lo com uma dádiva do nosso corpo e com a sensibilidade da nossa alma”.*¹⁵

11 Fabiana Velho Cabral Raposo da COSTA, *Ob. Cit* pp. 11-13

12 *Idem* p.13

13 *Idem* p. 14

14 Newton Aquiles VON ZUBEN, *A Fenomenologia como retorno à ontologia em Martin Heidegger*, [Acedido em <http://www.scielo.br/>] [Consultado a 12/02/2016]

15 António Eduardo SOARES DE SOUSA (2009) *Ponta Delgada – Memórias de uma cidade*. Ver açor, Lda. Ponta Delgada p.13

Soares de Sousa descreve, assim, o método fenomenológico, transmitindo no desenho aquilo que se absorve do real, fruto de um compromisso com o que vemos, referindo a sensibilidade da alma nesse processo, algo que não pode ser transmitido por uma simples fotografia do lugar.

A problemática da reabilitação na perspetiva fenomenológica: O exemplo de Fernando Távora

A problemática da reabilitação dos lugares na atualidade baseia-se no não reconhecimento do *genius loci*, possibilitando uma desvalorização por parte das entidades competentes ou de intervenções desadequadas.

Fernando Távora defende que “(..) o conceito de “monumento” vigente entre nós terá que ser amplamente revisto no sentido de ultrapassar este ou aquele edifício mais ou menos erudito, de história mais ou menos conhecida, para abarcar efeitos mais vastos e edifícios mais humildes (...)”.¹⁶

Fernando Távora chama a atenção para a necessidade de alargar o conceito de *monumento*, com vista a evitar a degradação e desaparecimento do património, reflexo muitas vezes de pressões económicas e da ignorância entre as partes responsáveis quanto à necessária proteção e salvaguarda. Távora aponta também como preocupação a questão da intervenção por mimetismo, pois não é representativa do modo de vida atual e leva à perda de leitura da evolução histórica do edificado.¹⁷

Távora refere também que “causa espanto, por vezes, o à-vontade com que se decide por esta ou aquela técnica, por este ou por aquele material, sem um estudo aprofundado das suas vantagens e dos seus inconvenientes, à-vontade que acarreta para o conjunto do país despesas e outros inconvenientes que poderiam certamente evitar-se”.¹⁸

Neste sentido, e tendo integrado o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna e colaborado na redação da *Carta de Atenas*, Fernando Távora afirma a importância da leitura do património e do monumento no tempo. Para Távora, a intervenção no património deve livrar-se do *pastiche* ou de qualquer outra técnica que esconda ou não

¹⁶ Fernando TÁVORA (2007) *Da organização do espaço*, 7ª edição. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto. p. 58

¹⁷ Ibidem

¹⁸ Fernando TÁVORA, *Ob. cit.* p. 56

faça assumir o valor artístico e histórico do monumento, pois traduz-se na *“incapacidade de encontrar aquela outra que, por contemporânea, possa ombrear – sem ofuscar nem ser ofuscada – com o valor que o passado nos legou”*.¹⁹

Defende ainda que a intervenção no património de uma forma correta é a melhor forma de o valorizar e preservar.²⁰

Neste sentido, o papel do arquiteto é preponderante, tanto na salvaguarda do património, como numa intervenção que o respeite e possibilite uma leitura histórica evolutiva, mas com sentido de conjunto, para que este possa, no futuro, ser também salvaguardado.

19 Idem p. 15

20 RTP. (2001). Documentário: *Fernando Távora* (RTP Arquivo). (50min) [acedida em <http://www.rtp.pt/arquivo/?article=687&tm=22&visual=4>]

2. CARACTERÍSTICAS DE PONTA DELGADA: A FRENTE MAR

Não havendo qualquer ocupação humana antes dos portugueses cá terem chegado no século XV, o planeamento da cidade foi todo feito a partir do zero, tendo o desenho urbano sido aplicado com base em experiências anteriores, tardo-medievais, tal como no caso da Madeira.

A cidade assumiu a costa como sentido de desenvolvimento, perceptível na forma dos eixos longitudinais e paralelos entre si, a norte, ao centro e a sul, respetivamente os alinhamentos da Avenida Antero de Quental/Rua de São Gonçalo, Rua Marquês da Praia/Machado dos Santos/São João e Rua Luís Soares de Sousa/Santa Luzia e dos Mercadores.

Com o passar dos anos, a malha desenvolveu-se numa relação mais distante da costa, ganhando uma nova orientação, Norte/Sul e uma nova relação com o mar, assumida por algumas vistas que as ruas perpendiculares à costa permitiam²¹.

O centro da cidade de Ponta Delgada organiza-se de forma “comprida” e orienta-se segundo a costa, à semelhança do que ia acontecendo na generalidade dos povoados açorianos, iniciando-se na parte poente, em Santa Clara e acabando na direção oposta.

A zona central desenvolve uma malha irradiante para norte, a partir da praça da Matriz que, durante o século XIX, foi absorvida pela malha mais vasta dos “novos forais”, estabelecendo o especto atual. As construções junto à costa, foram desenvolvidas de costas para o mar.

O primeiro levantamento da cidade de Ponta Delgada, da autoria de António Ferreira Garcia de Andrade, foi o ponto de partida no estudo do desenvolvimento morfológico da cidade, e a base desenvolvimento de outras cartografias que mais tarde surgiram. Embora tenha havido um levantamento de José Teresio Michelotti em 1814, este incidiu, com maior detalhe apenas sobre a linha de costa, tendo sido com o segundo plano que se inicia uma sucessão de plantas mais detalhadas e à escala da cidade.²²

21 Rui Miguel Goulart de ALMEIDA. (2002). *Território e paisagem na ilha de São Miguel Seculos XV a XVIII*, Ponta Delgada, 2012, p.171

22 Antonieta Reis LEITE (2012). *Açores, Cidade e Território. Quatro vilas estruturantes*. Tese de Doutoramento em Teoria e História da Arquitetura. Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. p. 323-326 (policopiado)



Fig. 1 – Planta da Cidade de Ponta Delgada pelo Tenente Coronel d'Engenheiro José Theresio Michelotti. *Borrão da Planta de Ponta Delgada – Parte da Cidade (levantamento)*, 1814.

Na planta de José Theresio Michelotti, é perceptível essa estrutura composta por quarteirões mais alongados a norte da cidade, desenvolvidos posteriormente.



Fig. 2 - Planta da cidade de Ponta Delgada 1831 - António Ferreira Garcia de Andrade - BPARPD

Na planta do mesmo autor, dezassete anos depois, é já visível uma cidade mais desenvolvida a nível viário.

Ligação ao mar - marginal

A ligação ao mar foi sempre uma constante, tendo tido a cidade uma necessidade constante de fazer do mar um aliado importante nos processos comerciais de importação e exportação. O seu cariz de vila e posteriormente de cidade mercantil obrigou à manutenção e construção dos portos, vitais para a subsistência da ilha. A charneira entre a terra e o mar foi lugar central, fazendo com que a cidade de Ponta Delgada fosse, não só a porta de entrada de mercadorias e pessoas, como ponto estratégico nas rotas transatlânticas, muito antes da construção da doca artificial, o que só acontece na segunda metade do século XIX²³, a 30 de Setembro de 1861, com projeto da autoria de Sir John Rennie.²⁴

Vitor Matias Ferreira faz referência a esse interface dinâmico entre a terra e o mar nas cidades costeiras, apelidando esses polos de “mar urbano” e “cidades de água”²⁵.

O mesmo autor refere que “as cidades de água, quando recuperam aquele simbolismo e esta condição, banham-se numa feminilidade de relação iniciática e matricial, mas também de envolvimento afetoso e sensual, precisamente “onde o mar acaba e a terra começa”!”, definindo essa linha de costa como sendo, não só uma fronteira territorial, mas uma simbologia identitária e uma projeção histórico-cultural, numa relação entre as “frentes de água urbanas” e das próprias “cidades de água”²⁶.

Das várias transformações que a cidade sofreu no Séc. XIX, a construção do porto foi a mais importante, cabendo aos açorianos a amortização do empréstimo contraído pelo Governo, através de um imposto sobre o rendimento da alfândega local e por cada caixa de laranja exportada. Em 1866, o molhe media 544 metros e em 1867, acostava o primeiro navio.²⁷

23 Idem. p.263

24 Carlos Falcão AFONSO (2007). *Ponta Delgada. Vandalismo ou desenvolvimento?* Ponta Delgada, 2007, p.242

25 Vitor Matias FERREIRA (1999) *Cidades de água, mar urbano*, in Colóquio Comemorativo dos 450 anos da cidade de Ponta Delgada. Actas. Universidade dos Açores p. 376

²⁶ Ibidem.

27 Susana Serpa SILVA. (2010), *Ponta Delgada, Roteiros Republicanos*, Ponta Delgada, p.87

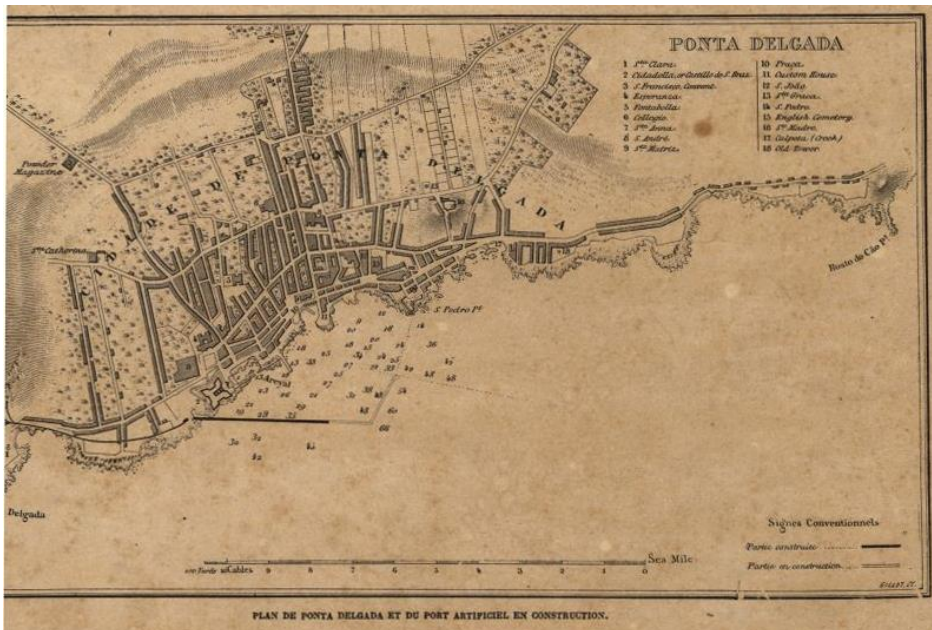


Fig. 3 - Planta de Ponta Delgada durante a construção do Porto artificial. BPARPD

Na planta (fig.3), é já representada uma cidade com um maior detalhe dos quarteirões e da envolvente, verificando-se o núcleo consolidado e o apontamento da localização do porto de Ponta Delgada.

Centro da cidade – Matriz / Cais / Praça do Município

Até à construção do porto artificial de Ponta Delgada, na segunda metade do séc.XIX, a cidade tinha no seu centro, no cais velho, a principal porta de entrada e saída, fazendo com que pelo centro histórico e zona nuclear passassem todos os que partiam ou chegavam pela única via possível, a marítima.



Fig. 4 - Planta de 20 de Julho de 1802 por Ignácio Joaquim de Castro, Governador e Coronel de Artilharia em São Miguel

Na legenda da Planta levantada por Inácio Joaquim de Castro pode ler-se: *“Depois do referido dia 20 de Julho de 1802 o mencionado Governador da Ilha fez ajuntar na sua caza o Corpo de Negociantes os quais deram 400\$000 para desentulhar a dita caldeira, o que conseguiu o mesmo Gov. de sorte que hoje presentemente se acha desembaraçado o Cais do Mar para se poder embarcar e desembarcar com muita satisfação do público”*.

O antigo Cais da Terra era uma doca com areia em direção ao mar, composto por uma muralha que se enquadrava no alinhamento das Portas da Cidade, estando a poente o local onde funcionavam os antigos açougues da cidade.

Já no século XVI Gaspar Frutuoso caracterizava a zona do Cais Velho do seguinte modo:

*“dois cais de cantaria e suas escadas de serventia; e por um estar no meio do porto, faz de um dois, no de leste entram os navios, e no de loeste entram e vão batéis, e está o Pelourinho que disse; e para ambos entram por uma barra. Sobre o cais, da banda do levante está a alfândega com muitas oficinas e ameias, e, da banda da terra, está um peitoril, com sua porta, como muro, com suas bombardeiras, que aparta a praça da cidade de ambos os portos ou do porto dela; no primeiro dos quais, onde entram os navios, parece correr uma ribeira de água quase doce que ali com a salgada se mistura, ainda que por mais certo se tem ser água do mar que com a enchente se sume pela terra e com a vasante torna a sair dela, já menos salgada; e no segundo estava um chafariz grande como tanque, onde tomavam água os mareantes e lavavam roupa, procedido de outro que com a frescura das muitas bicas está ornando a Praça, o qual mandou fazer um Micer Bernardo.”*²⁸

O cais Velho foi substituído pelo Cais da Alfândega, construído entre 1829 e 1831, proporcionando alguns arranjos e limpeza da área circundante.²⁹ A proposta foi do Capitão-General Almirante Henrique Sousa Prego, segundo o projeto de João Valentim Schmoll, alemão residente em Ponta Delgada.

Segundo o que foi dito na altura, Manuel Joaquim da Silva, projetista oficial, ter-se-á limitado a copiar o referido projeto que substituiu o antigo Cais da Terra.³⁰

28 Gaspar FRUTUOSO, *Saudades da Terra*, Vol. IV, Cap. XLIII, Instituto Cultural de Ponta Delgada p. 190

29 Carlos Falcão AFONSO, *Ob.cit.*, p.135

30 Idem. p.146

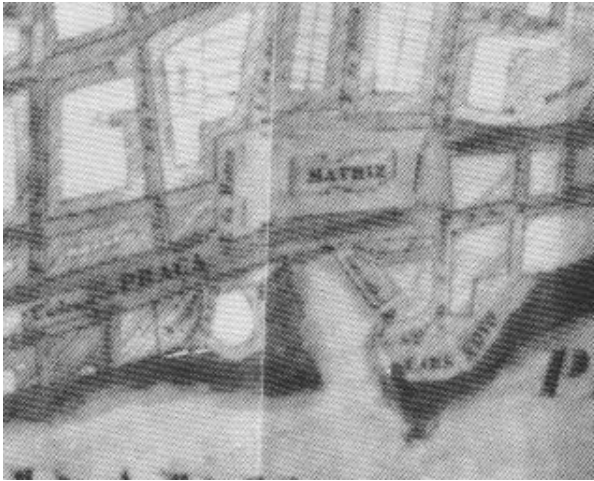


Fig. 5 - Planta de 1832 do Cais Novo

A construção do Cais da Alfândega, num estilo pitoresco, caracterizado pela mistura de uma métrica de arcos de volta perfeita e de arcos apontados, redefiniu o espaço envolvente ao cais, construindo-se também a “Varanda de Pilatos” e destruindo-se os açougues da cidade que aí funcionavam, constituídos por uma forte muralha com arcadas voltadas para a Praça Velha. Os açougues deram assim lugar a um novo espaço público – a Varanda de Pilatos – debruçada sobre a entrada do Cais Velho, junto às Portas da Cidade.



Fig. 6 - Praça do Município antes da demolição dos açougues a 17 de Janeiro de 1898.



Fig. 7 – Vista da Praça Velha ainda com os açougues e com o edificado da época. Foto do séc. XIX tirada da torre da Câmara Municipal. Finais do séc. XIX.



Fig. 8 – Vista da Praça Velha com a “Varanda de Pilatos” construída e sem os açougues. Início do Séc. XX.

No espaço envolvente da Praça da Matriz e a antiga Praça Velha, atual Praça do Município, realizavam-se as feiras hortícolas.³¹



Fig. 9 - Vista da Varanda de Pilatos. Início do Séc. XX.

31 José Miguel Mendes Freitas SILVA (2010), *O monumento e o lugar. Relação entre o espaço público e o monumento na intervenção patrimonial contemporânea*, Lisboa, 2010, p. 97



Fig. 10 - Cais da alfândega e Cais Velho. Fotografia da autoria de Domingos Rebelo, 1926.

Uma fotografia do antigo porto de Ponta Delgada, em 1926, por Domingos Rebelo, que seria utilizada em estudos para a realização da sua famosa pintura “Os Emigrantes”, revela a faceta desconhecida de fotógrafo que o pintor possuía, e a exploração de todas as técnicas ao seu dispor, além do desenho que mais frequentemente utilizou.

A pintura de Domingos Rebelo, também de 1926, dá-nos a ideia das cores das construções, como componente essencial do estilo pitoresco.



Fig. 11 - *Os Emigrantes*, Domingos Rebelo, 1926



Fig. 12 – Interior dos Arcos do Cais da Alfândega

Nesse local, nas traseiras dos edifícios voltados para a igreja Matriz, situava-se a “Arcada da Feira”, por ser um local de arcadas junto ao porto dos pescadores e onde se realizavam feiras de produtos hortícolas.³²



Fig. 13 - Vista aérea da cidade, já com a “Varanda de Pilatos” construída.

³² Carlos Falcão AFONSO, *Ob. cit.* p.150

Nas proximidades, a rua dos Mercadores, já tinha ganho essa designação por ser um dos locais onde se desenvolveu mais comércio.³³ A sua proximidade do mar, permitia o acesso direto ao calhau, - “*Calhau do Laguim*” - pela *rua do Arco, que atravessava da Rua dos Mercadores, podendo ainda aceder-se desde aí, até ao Cais da Alfândega.*

*Segundo Carlos Afonso, “Era por aí que as mulheres iam, na maré baixa, lavar roupa à ribeira que perto dali corria, a “Ribeira do Valverde”.*³⁴

Portas da Cidade

As Portas da Cidade foram construídas em 1783. Localizadas no enfiamento do Largo da Matriz, simbolizavam precisamente o local de entrada para Ponta Delgada por via marítima, através do Cais Velho³⁵.

São constituídas por três arcos em cantaria de ignimbrito, sendo o central mais alto, e ornado com as armas reais e da cidade, coroadas pela coroa real.³⁶ A sua simbologia carrega a história não só de todos os que cá entraram, mas dos que saíram pelo Cais Velho, quando a via marítima era a única forma de chegar à ilha. Por elas entraram D. Pedro IV (1798-1834), D. Carlos I (1889-1908) e o Presidente Óscar Carmona (1926-1951)³⁷, este último com receção sumptuosa, sendo a sua passagem feita por um tapete de flores, ao estilo festivo religioso açoriano.



Fig. 14 - *Portas da Cidade na sua antiga localização*

33 Antonieta Reis LEITE (2012). *Açores, Cidade e Território. Quatro vilas estruturantes*. Tese de Doutoramento em Teoria e História da Arquitetura. Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. p. 349-350 (policopiado)

34 Carlos Falcão AFONSO, *Ob. cit.* p.85

35 Idem, p.135

36 Ibidem

37 José Miguel Mendes Freitas SILVA, *Ob. cit.* p. 96



Fig. 15 – Receção ao Presidente da Republica Óscar Carmona nas “Portas da cidade” em 1941

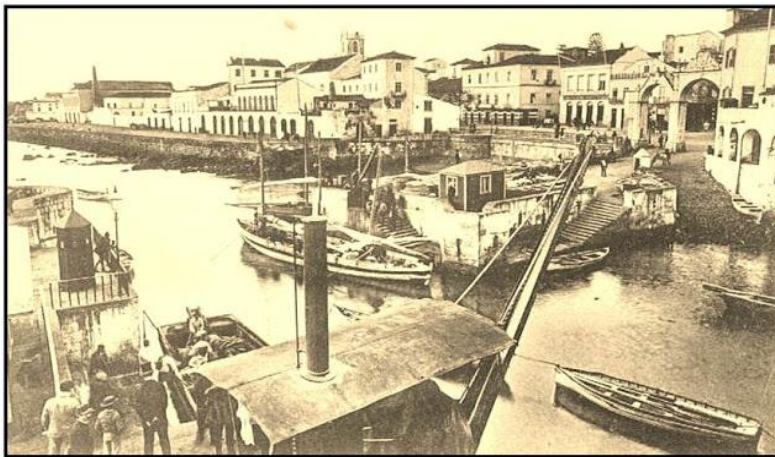


Fig. 16 - Ponta Delgada (1900) - Arcos da cidade e cais de embarque

Mais a Oeste, a ermida de S. Pedro Gonçalves, datada do Séc. XVI, também conhecida por Ermida do Corpo Santo, localizava-se onde hoje se situa a Alfândega. A Ermida era propriedade da confraria dos pescadores da cidade e foi destruída para se proceder à construção do Mercado do Peixe, na segunda metade do séc XIX. A sua imagem foi transferida para a Igreja da Graça em 1862³⁸

38 Carlos Falcão AFONSO, *Ob. cit.* pp.243-245

Calheta Pêro de Teive

A zona da Calheta, localizada em São Pedro, até 1526 não constava como freguesia no livro do almoxarife, onde estavam já todas as até então existentes.³⁹

Gaspar Frutuoso refere-se, no Séc. XVI, à Calheta Pêro de Teive como um “*pequeno porto de cascalho*”⁴⁰, atribuindo o nome de Pêro de Teive a um “*homem honrado que ali morava(...)*”⁴¹ Terá sido Pêro de Teive, segundo almoxarife que houve em São Miguel⁴², filho de Gonçalo de Teive, que em 1499, mesmo sem ser escrivão, assina o documento do Rei D. Manuel que eleva Ponta Delgada a Vila.⁴³

Pêro de Teive foi cavaleiro, sendo testemunha da procuração que o confirma, assinada em 1518 em Ponta Delgada.

Frutuoso caracterizava este espaço do seguinte modo:

“(..)

 em o qual se lava roupa e se cortem carros novos, depois de ferrados; e junto está o poço de Duarte Borges de Gamboa que, sendo provedor da fazenda de el-rei, ali mandou fazer, para se granar o pastel com água dele. Adiante está um torno de água, tão grosso como um braço, que se descobre com a maré vazia, e se suspeita ser fonte ou parte de alguma ribeira. Logo está uma ponta pequena ao mar, de pendia, à maneira de cais, abaixo da igreja paroquial de S. Pedro, onde embarcam e desembarcam algumas pessoas para irem a outras partes da ilha e fora dela.”⁴⁴

Frutuoso já nos relata uma localidade consolidada, com um estilo de vida próprio no Séc. XVI. A Calheta Pero de Teive foi sempre relatada pelos primórdios como um local de prestígio, com uma vida ligada ao mar. Terá sido um dos primeiros locais a ser habitados na ilha.⁴⁵

De um modo geral pobre, nas ruas interiores desta zona piscatória viviam famílias mais abastadas com maior ligação à freguesia da matriz, centro do comércio.

Pedro Borges de Medeiros do Canto, provedor da Santa Casa da Misericórdia de Ponta Delgada, capitão do Castelo de S. Brás, e um dos mais antigos exportadores de

39 Walter Manuel Pacheco CARREIRO (2004) *São Pedro de Ponta Delgada - Suas Raízes*. Edição do Autor. Ponta Delgada. p.22

40 Gaspar FRUTUOSO, *Ob. cit.* p. 82

41 Idem p.82

42 Walter Manuel Pacheco CARREIRO (2004) *Ob. cit.* p.22

43 Idem p .22-23

44 Gaspar FRUTUOSO, *Ob. cit.* p. 82

45 Associação para a Defesa e Investigação do Património Cultural e Natural de São Miguel, (1983). *Calheta Pero de Teive*, Estudo A.D.I.P. Ponta Delgada. p. 2

laranja desta ilha, viveu na Calheta até ao seu falecimento, a 3 de Abril de 1732, no desaparecido solar de Nossa Senhora da Boa Nova⁴⁶.

A 9 de Junho de 1856, foi lançada a primeira pedra para a construção da Penitenciária, construção que se prolongou por cerca de vinte anos, tendo a mesma sido abreviada devido à destruição da antiga cadeia, causada pelo sismo de 16 de Abril de 1852, que então funcionava nos Paços do Concelho.

Foi expropriado o solar e a Ermida de Nossa Senhora da Boa Nova, construída a 1610, que concedeu o nome a essa cadeia.⁴⁷

Os terrenos pertenciam a Manuel de Medeiros Albuquerque, António Borges do Canto Sousa Medeiros e Laureano Francisco da Câmara Falcão.⁴⁸



Fig. 17 - Calheta, porto de abrigo, 1913

No final do Séc. XIX, estava estabelecido na Calheta um Gasómetro, um varadouro e uma comunidade de 94 pescadores com 22 embarcações. Até à década de 80, o seu conjunto arquitetónico de pequenas e simples casas formavam uma unidade formal harmoniosa. Até essa data eram, ainda, conservados alguns detalhes do Séc. XVI.⁴⁹

Para além de marcar presença na obra *Saudades da Terra*, de Gaspar Frutuoso, a Calheta faz também parte de outras obras literárias, sempre com referência à sua ligação ao mar e à atividade piscatória, como de várias pinturas, uma delas de Domingos Rebelo.

46 José ANDRADE (2003). *Concelho de Ponta Delgada. 500 anos de História. Cronologia de Figuras e Factos – 1499-1999*. Ponta Delgada, Câmara Municipal.p.133

47 Walter Manuel Pacheco CARREIRO (2004) *Ob. cit.* p.22

48 Carlos Falcão AFONSO, *Ob. cit.*, p.36

49 Associação para a Defesa e Investigação do Património Cultural e Natural de São Miguel, *Ob. cit* p.10



Fig. 18 - Naufrágio do Vapor Italiano M. T. Cicerone a 6 de fevereiro 1927 ao largo da Calheta da Pêro de Teive. A bordo 34 tripulantes.

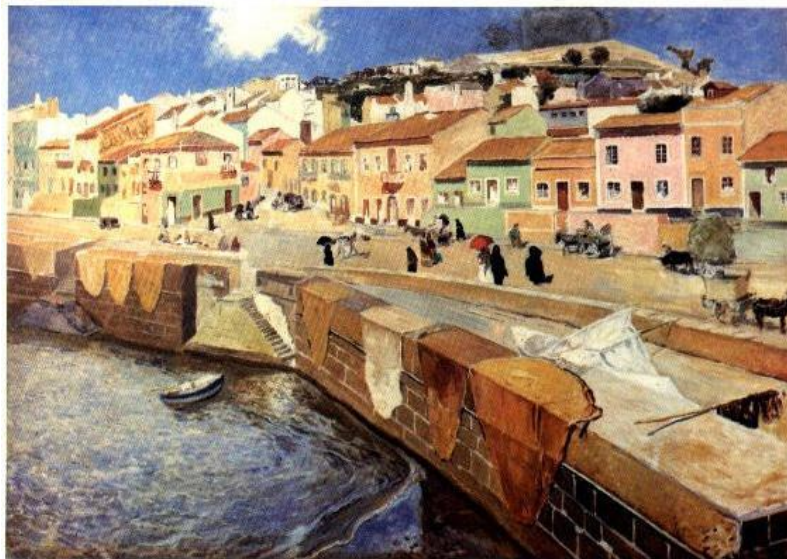


Fig. 19 – Domingos Rebelo “Calheta de Pêro Botelho”

À semelhança da pintura “os emigrantes”, também esta da Calheta de Pêro Botelho, da autoria de Domingos Rebelo, dá-nos a ambiência pitoresca de um local com uma forte relação de proximidade com o mar.

Mais a nascente, foi construído, entre 1811 e 1813, o Fortim de São Pedro. Edificado por paredes de alvenaria, tinha sete cantoneiras, três compartimentos abobadados, servindo um de quartel para cerca de 15 praças, outro de arrecadação e outro de paiol. Confrontava a Norte com o Adro da Igreja de São Pedro, a Este com a Rua do Calhau, a Oeste e a Sul com o Mar. A Rua do Castelo, onde se localizava, tinha essa toponímia porque conduzia a esse pequeno forte.



Fig. 20 – Vista aérea de Ponta Delgada no final dos anos 60/ inícios de 70.

No extremo nascente da cidade, o espaço do Campo de S. Francisco era o limite da cidade, sendo naquele tempo o rossio da vila.⁵⁰

A norte localiza-se o Convento de Nossa Senhora da Esperança, a ponte o antigo Hospital de São José e a sul o Forte de São Brás.

O lado nascente da praça é delimitado por aquela que foi a casa do Dr. Antonio Luiz Rebello Borges da Silveira, juiz de fora e da Alfandega em finais de setecentos, imóvel classificado como de Interesse Público desde 1984.⁵¹

O nome da praça deve-se ao facto de se localizar em frente da Igreja de São José, antigo convento de São Francisco, cuja construção iniciou-se por volta de 1525, por Fr. Vasco de Taveira, passando a albergar os franciscanos vindos de Vila Franca após o terramoto de 1522.⁵²

O Convento da Esperança, cuja construção iniciou-se por volta de 1535 e findou em 1545, foi o primeiro Convento de freiras a ser edificado em Ponta Delgada, em

50 Antonieta Reis LEITE (2012). *Ob. cit.* p. 353

51. Maria Isabel Soares de ALBERGARIA (2012) *A casa nobre na ilha de S. Miguel: do período filipino ao final do antigo regime.* Tese aprovada em provas públicas para obtenção do Grau de Doutor em Arquitectura. Instituto Superior Técnico. Lisboa (policopiado) p. 384

52 Carlos Falcão AFONSO, *Ob. cit.* p.208

terrenos doados por Fernão de Quental e Margarida de Matos, com contributos do povo e de D. Filipa Coutinho, viúva do 5º Capitão Donatário Rui Gonçalves da Câmara.⁵³

O espaço terá sido resultado de uma *entrega de sete chãos com 30 por 15 côvados* no ano de 1500⁵⁴, do representante do capitão do donatário a João da Castanheira *no rocío da vila*.⁵⁵

Até meados do séc. XVII também chegou a designar-se por campo da Conceição, em razão ao orago da ermida também adotada pela igreja franciscana.⁵⁶ Passou a designar-se Praça 5 de Outubro após a implantação da República em Portugal, tendo, na atualidade, voltado a ser-lhe atribuído o antigo nome.

É o centro onde se realizam as festas e a procissão em honra do Senhor Santo Cristo dos Milagres desde 11 de Abril de 1700, por vontade de Madre Teresa da Anunciada.⁵⁷

No término do séc XVII, a extensa e ambiciosa construção da Rua Pau do Conde, representa o novo limite da cidade, a norte, mantendo a sua estrutura de quarteirões.⁵⁸.

53 Idem p.195

54 Antonieta Reis LEITE, *Ob. cit.* p. 354

55 Maria Isabel Soares de ALBERGARIA, *Ob. cit.* p. 391

56 Antonieta Reis LEITE, *Ob. cit.* p. 353

57 Ana Isabel SOUSA (2008). *Ponta Delgada*, Ponta Delgada, Associação de Municípios da Ilha de S. Miguel. 1ª edição.

58 Rui Miguel Goulart de ALMEIDA, *Ob. cit.* p.171

O campo de São Francisco era “considerado propriedade militar, destinado a treinos e paradas marciais”⁵⁹ do Forte de São Brás.

Era um espaço público onde se realizavam diversas festas, sobretudo a partir do séc XVIII. É exemplo dessas celebrações os festejos do nascimento da princesa da Beira, a Infanta Dona Maria Teresa (1793-1874) decretados pela Câmara em Agosto de 1793, tendo-se realizado no Campo de São Francisco, desde o dia 2 desse mês, touradas, cavalhadas, encamisadas, mascaradas e autos teatrais⁶⁰

“Nos dias 10 e 11 de Agosto realizou-se no campo de São Francisco um «brinco militar», na verdade uma encenação teatral que colocava em cena uma batalha entre mouros e cristãos. Para a luta ritual havia sido armada uma fortaleza de madeira e mais à frente um revelim que simulavam o bastião dos mouros; em toda a volta do campo montaram-se camarotes para os notáveis, e se guarneceram as paredes, portas e janelas da praça de cortinas e dosséis, enquanto o povo assistia de pé ao espectáculo, acorrendo em número de dez ou onze mil pessoas que a ordenança do castelo de São Brás guardava”⁶¹.

O Campo de São Francisco foi mandado arborizar e regularizar pelo Governador militar José Teixeira Homem de Brederode, chegado a São Miguel a 5 de Março de 1825.

Procederam-se a novas alterações no Campo de São Francisco a 9 de Setembro de 1868, aterrando-se e nivelando-se a praça, e procedendo-se à abertura da via lateral a poente, obrigando a transformações no Adro do Convento dos Franciscanos. Com esta alteração a Praça ficou ladeada por vias em todo o seu redor.

Em 1886, A Câmara Municipal mandou construir a escadaria que até hoje permanece em frente aos pórticos da Igreja de S. José.⁶²

A 7 de Abril de 1886 procedeu-se à abertura da Avenida Roberto Ivens, em terrenos pertencentes à cerca do Convento. Quando aberta, passou a ligar o campo de São Francisco à até então chamada Rua Formosa, aberta em 1860, hoje Rua de Lisboa.⁶³

59 Maria Isabel Soares de ALBERGARIA *Ob. cit* p. 401

60 *Idem* p.386

61 «Festas Publicas...», in *As Escavações*, vol. III, p.978. citado por Maria Isabel Soares de Albergaria. *in Ob. cit* p. 386

62 Carlos Falcão AFONSO, *Ob. cit* p.210

63 *Idem* p.195



Fig. 23- Praça 5 de Outubro (Campo de São Francisco), Ponta Delgada. 1890s



Fig. 24- Praça 5 de Outubro (Campo de São Francisco), Ponta Delgada, Ilha de São Miguel. 1900s



Fig. 25 - Séc. XX, 1906 7, Cidade de Ponta Delgada, Ilha de São Miguel



Fig. 26- Procissão do Senhor Santo Cristo dos Milagres, 1961

O forte de São Brás

Edificado numa das entradas da cidade,⁶⁴ assume-se como um elemento de arquitetura militar expressivo e de grande importância na história, não só da ilha, mas dos Açores. Com traçado italiano, a autoria da sua planta quadrada, com quatro cortinas e quatro baluartes poligonais, é atribuída a Tommaso Benedetto. Foi considerada uma das mais belas e avançadas obras de fortificação do Reino.⁶⁵

Edificado no limite Ocidental da cidade, o forte de São Brás fica localizado no local da antiga ermida de São Brás, transferida para a Rua Machado dos Santos.

José Andrade, refere o ano de 1554 como o “ano da chegada da primeira artilharia a 26 de Maio para o Forte de São Brás, entregue ao almoxarife Gabriel Coelho, com assistência do capitão donatário D. Manuel da Câmara e da Câmara Municipal constituída pelos juizes Álvaro Velho e Francisco Barbosa da Silva, os vereadores Jorge Nunes Botelho, Pedro Álvares de Benevides e Baltazar de Bettencourt e o procurador da cidade António Correia”.⁶⁶, o que parece vir a criar uma certa imprecisão na cronologia dos factos e do processo de construção desta fortaleza.

Nestor de Sousa afirma precisamente isso, relativamente ao ano de início da obra, apontando um período compreendido entre 1560 e 1567⁶⁷.

Contudo, pode-se apontar essa data para posterior a 1563, dado que nessa data, é redigido o alvará que manda aplicar os 2% à conclusão da fortaleza de S. Brás e torre dos sinos da Matriz.⁶⁸

Segundo Nestor de Sousa, o forte foi considerado em “estado defensável” a 8 de Abril de 1580.⁶⁹

64 José Manuel FERNANDES. (2008). *História ilustrada da arquitectura dos Açores*. Instituto Açoriano de Cultura. Angra do Heroísmo

65 Rui Miguel Goulart de ALMEIDA, *Ob. cit.* p.287

66 José ANDRADE *Ob. cit.* p.39

67 Rui Miguel Goulart de ALMEIDA, *Ob. cit.* p.287

68 José ANDRADE, *Ob. cit.* pp. 43-44

69 Rui Miguel Goulart de ALMEIDA, *Ob. cit.* p. 288

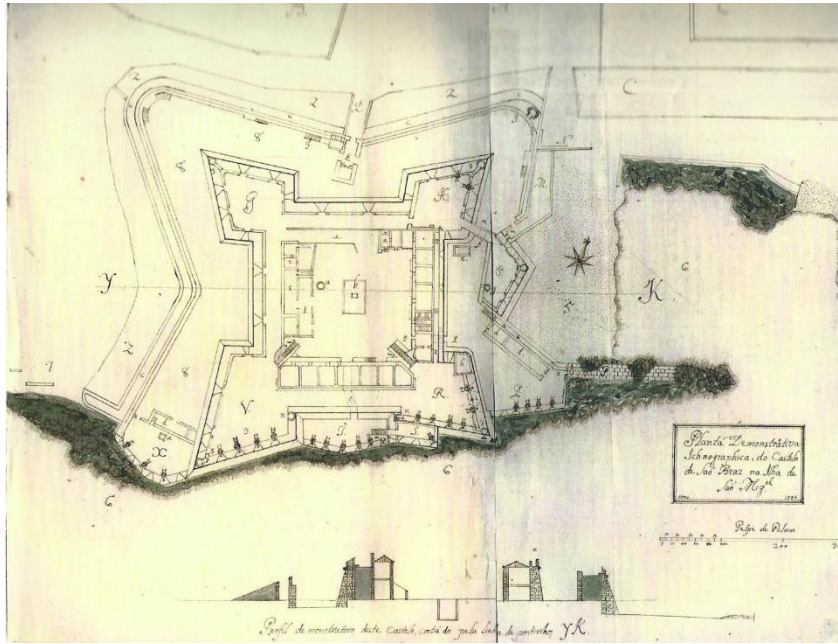


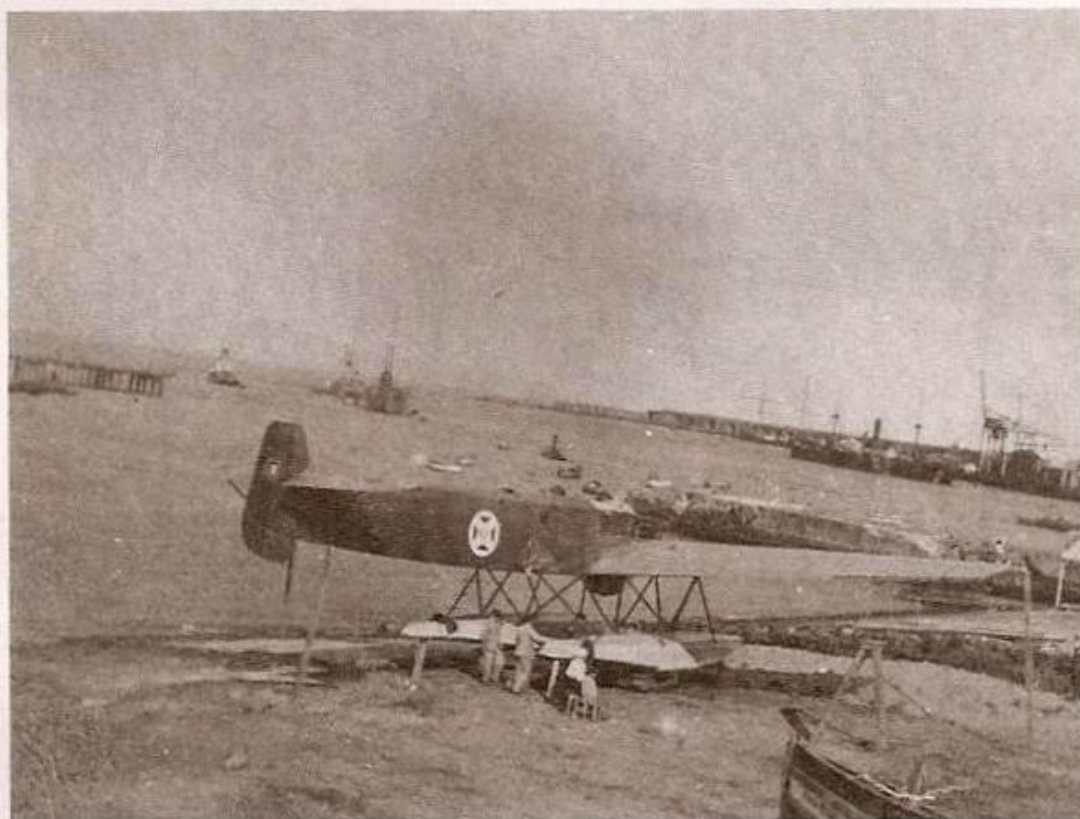
Fig. 27– Anônimo, *Planta Demonstrativa Ichnographica do castelo de São Brás na ilha de São Miguel*, 1976.



Fig. 28– Anônimo, *Plano do Molho e Caldeira do Areal do Castelo de São Brás*, 1804.

Junto ao forte, a nascente, localizava-se o areal de S. Francisco, sendo uma das portas de entrada da cidade. Durante a Primeira Guerra Mundial foi aqui instalada uma Base Naval Americana.

A partir de meados do Séc. XIX. Passa a haver outra entrada, com a construção do porto de Ponta Delgada. A par do porto existente junto à Alfândega, constituíam as principais entradas na cidade. O porto da Calheta e o porto de S. Pedro eram também “portas de entrada” na cidade, mas de dimensões mais reduzidas.⁷⁰



O avião «Infante de Sagres» varado na rampa da antiga Base Naval Americana em Ponta Delgada.

Fig. 29– O avião “Infante de Sagres” varado na rampa da antiga Base Naval Americana em Ponta Delgada.

⁷⁰ Rui Miguel Goulart de ALMEIDA, *Ob. cit.* p. 267

3. CASOS DE ESTUDO

3.1 AVENIDA MARGINAL

3.1.1 Análise histórica

PLANO DE URBANIZAÇÃO de 1944 - Contexto e objetivos

Em 1944, realiza-se o Plano de Urbanização de Ponta Delgada, da autoria do Arq. João Aguiar, com forte intenção de renovar a frente de mar. Este plano pretendia solucionar problemas criados nos anos quarenta e permitir à população um novo contacto com o seu porto e com o mar, no seio da vida urbana, através de algumas intervenções pontuais para além da própria avenida marginal, como foi a ampliação do porto, o que permitia aproximar as embarcações da cidade.⁷¹

Nele estava a intenção de demolir tudo o que fosse isento de valor histórico e artístico, valorizando o espaço público como forma de monumentalizar o edificado histórico da cidade.⁷²

Para tal, o plano implicou a destruição e aterro da antiga zona do porto para a criação posterior da avenida marginal.

O “Plano Aguiar”, como ficaria conhecido para a história, aprovado a 7 de Dezembro de 1946.⁷³, foi o primeiro plano completo para a cidade de Ponta Delgada e com alguma eficácia de construção⁷⁴.

O anúncio do concurso público para a construção da primeira fase da nova Avenida Marginal data de 1 de Agosto de 1947, emitido pelo Ministério das Obras Públicas, em Lisboa.⁷⁵

71 José M. Ressano Garcia LAMAS (2000). *Morfologia Urbana e desenho da cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/ Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2ª edição, p. 481-484.

72 José Miguel Mendes Freitas SILVA, *Ob cit* p. 98.

73 Carlos Falcão AFONSO, *Ob cit*. p.257

74 José M. Ressano Garcia LAMAS, *ob.cit.* p. 481

75 AMPD. Abertura de concurso para a construção da Avenida Marginal. (Anexo 1)

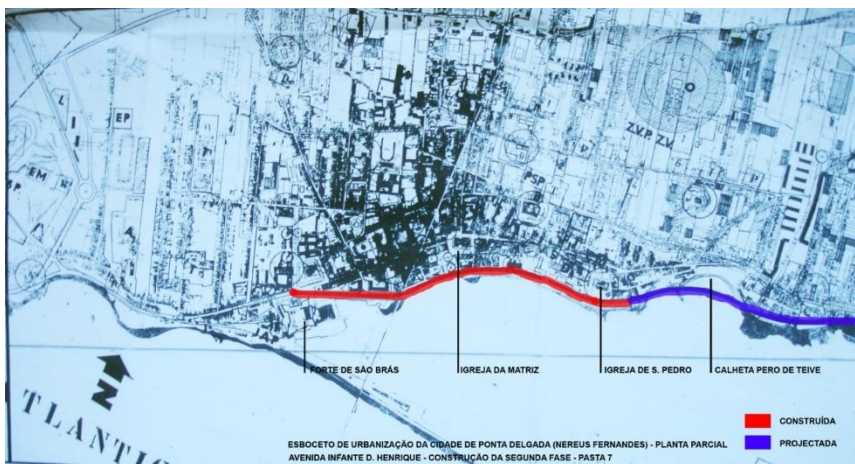


Fig. 30 – Ilustração das duas fases da construção da Avenida Marginal. (Interpretação do autor: Vermelho 1ª fase, azul 2ª fase)

Para a construção da nova avenida, foram cedidos terrenos do domínio público marítimo a título definitivo à Camara Municipal de Ponta Delgada. Oito parcelas situadas ao longo da costa, desde o Forte de São Brás ao antigo porto de abrigo da calheta Pêro de Teive, foram então cedidos para a construção da nova obra.

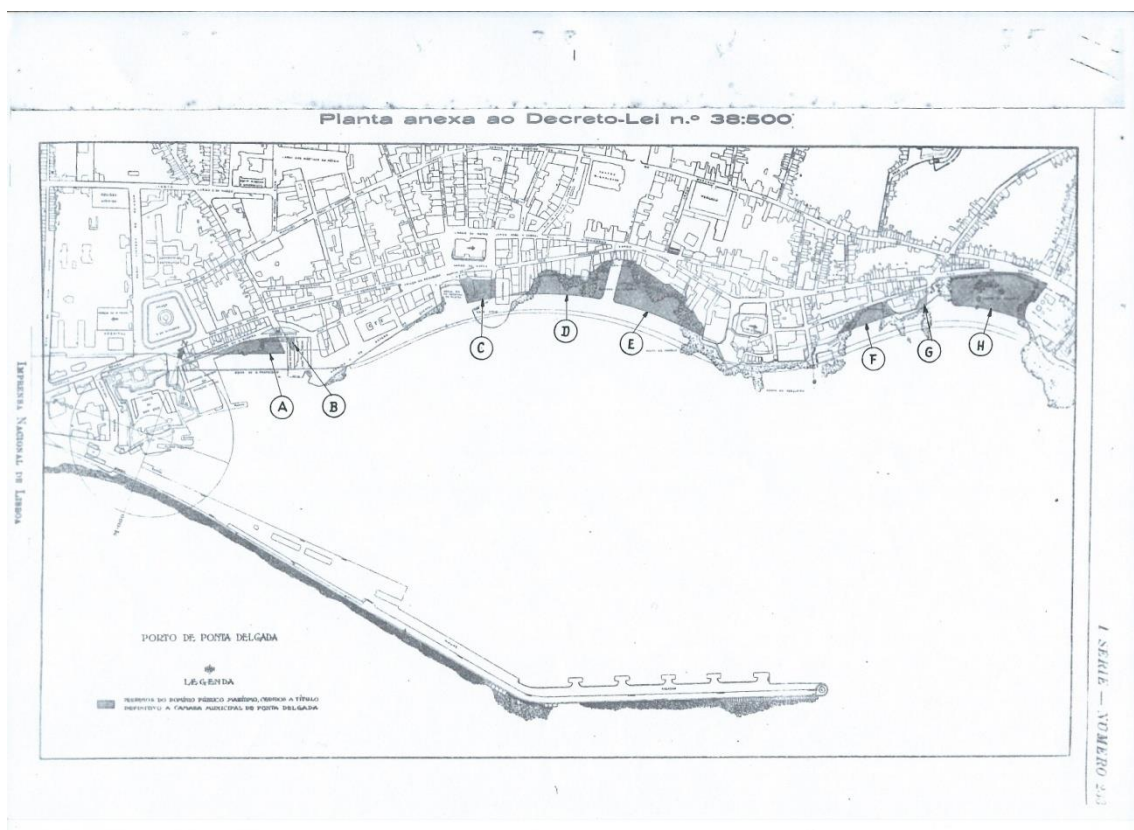


Fig. 31– Terrenos do domínio público marítimo cedidos a título definitivo à Camara Municipal de Ponta Delgada

A 31 de Maio de 1948 foi firmado o auto de devolução ao Ministério das Finanças por parte do Ministro da Marinha do Prédio do Estado conhecido por “Castelinho ou Fortim

de S. Pedro” a título precário, para depois ser atribuído ao município de Ponta Delgada, autorizando-se a sua demolição para construção da avenida Marginal. Ocupava uma área total de 2140m².⁷⁶

Após a sua demolição, o Dr. João H. Anglin, num artigo a 21 de Junho de 1973, no Correio dos Açores, escreveu:

“Ali para os lados de S. Pedro existiu também um pequeno forte, mais conhecido por castelinho, que durante muitos anos esteve à guarda de um velho, -o Contentesoldado ou cabo reformado do Exército, que ali cultivava com certo êxito, para uso doméstico, batatas, cebolas etc.

*O Castelinho nunca exerceu funções bélicas, mas ali estava para o que desse e viesse, em tempos de piratas que andavam por estes mares saqueando terras”.*⁷⁷

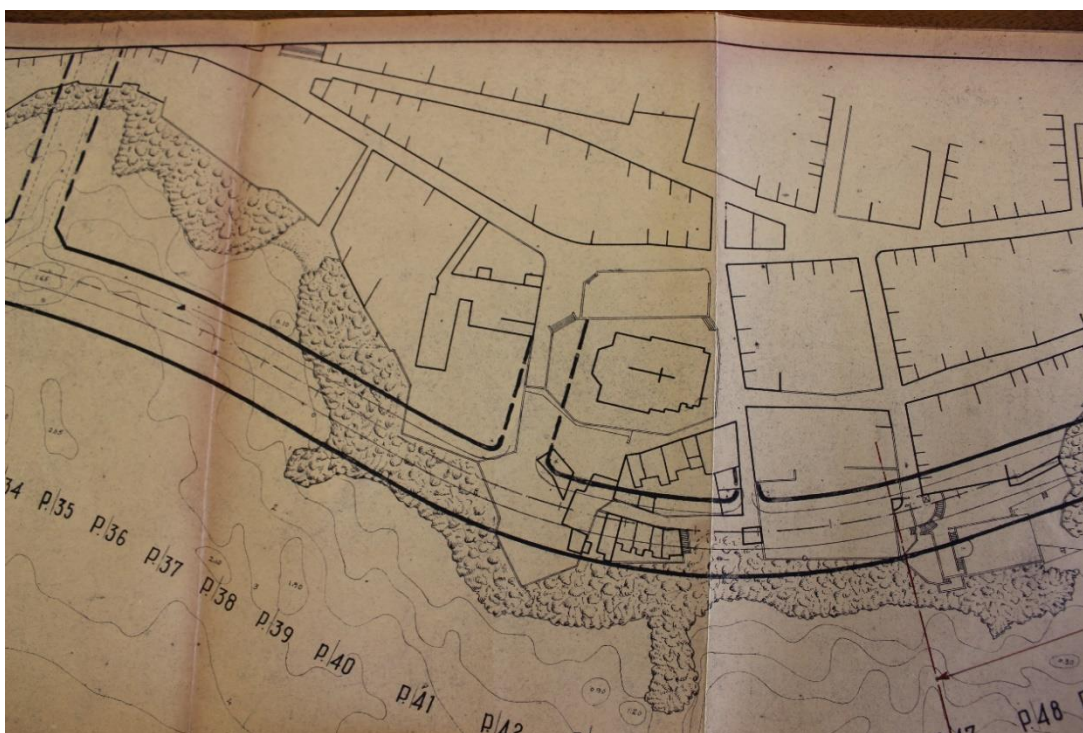


Fig. 32– Planta Parcial da Construção da 1ª fase da Avenida Marginal

Na Planta Parcial da Construção da 1ª fase da Avenida Marginal (fig.32), é perceptível a sobreposição da Avenida Marginal sobre a pré-existência, evidenciando-se a porção de terra ocupada sobre o mar e a destruição imposta do edificado a que essa implantação obrigará.

76AMPD. Auto de Devolução ao ministério das Finanças do prédio do Estado conhecido por “Castelinho” ou “Fortim de S. Pedro”, situado na cidade de Ponta Delgada e cessão simultânea do mesmo à Câmara Municipal da mesma cidade. 31 de Maio de 1948. Ponta Delgada. (Anexo 2)

77 Cf. João H. ANGLIN in Walter Manuel Pacheco CARREIRO, *Ob. cit.* p.120



Fig. 33– Planta do Fortim de Sam Pedro a ceder pelo Ministério da Marinha para construção de um troço da Avenida Marginal.

A planta representa a implantação do Forte, incluindo o quadro de áreas referente aos vários usos da fortificação.

Nos anos seguintes, o plano e o projeto foram alvo de alterações, observações e objeções levantadas por vários serviços e entidades.

A 25 de Junho de 1948, já com as obras iniciadas, a Repartição de Obras do Ministério das obras Públicas enviava de Lisboa a informação relativamente ao que deveria ser cumprido a nível de acessos à nova Avenida, referindo o cuidado que estes serviços tiveram no acompanhamento do plano e elaboração do projeto de

execução, relativamente à garantia da monotonia de conjunto e *“em especial da sua ligação aos restantes arruamentos citadinos”*.

Contudo, na mesma nota informativa, esta repartição remete para os serviços locais – Junta Geral do Distrito, Junta Autónoma dos Portos e Câmara Municipal – o problema das ligações e acessos à nova Avenida, *“dado que o seu estudo exige minuciosos elementos topográficos e de outras naturezas, que só no local se poderão obter”*.⁷⁸

A construção da Avenida Infante D. Henrique começou a 28 de Maio de 1948, terminando-se este troço na rua do Calhau, junto à antiga piscina de S. Pedro.⁷⁹



Fig. 34 – Início da construção da Avenida. 1948



Fig. 35 – Foto da construção da Avenida Marginal do final dos anos 40.

78 AMPD. Cópia autenticada da informação ao Exmo Snr Director Geral Nº124 – Processo nº D-8-14/57. 25 de junho de 1948. (Anexo 3)

79 Walter Manuel Pacheco CARREIRO, *Ob. cit.* p.119

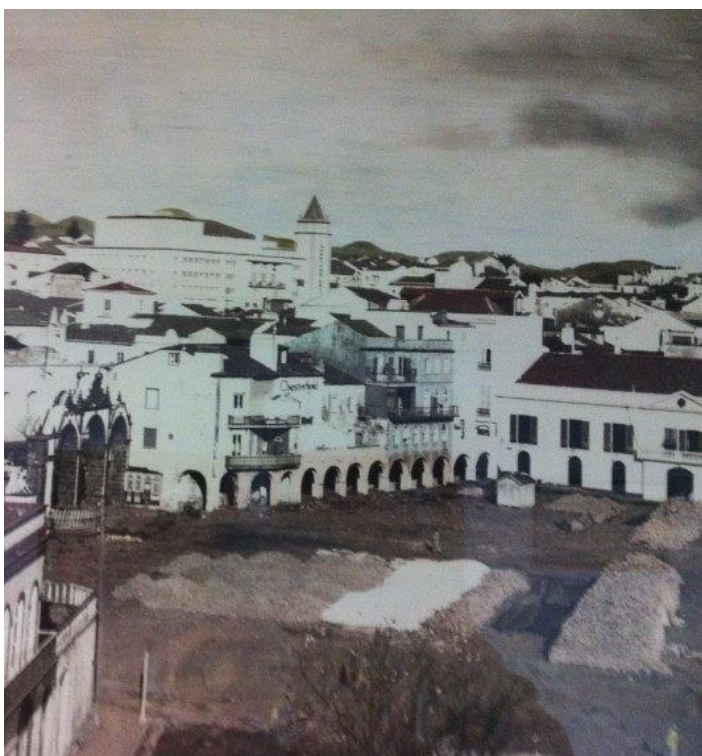


Fig. 36 – Foto da década de 50. Aterro do Cais da Alfândega

Deslocação das “Portas da Cidade” - propostas

No plano Aguiar estava patente a intenção de conservar as Portas da Cidade, movendo-as para o lado sul da nova Praça Gonçalo Velho, posicionando o monumento no novo alinhamento da Avenida Infante D. Henrique e do edificado. No entanto, e já durante o processo de aterro, o Diretor Geral do Ensino Superior e das Belas Artes, num parecer endereçado ao Diretor Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, a 27 de Dezembro de 1952, exprime o que considerava ser um erro de localização, defendendo a sua deslocação para a zona Norte da Praça, zona mais próxima da localização primitiva⁸⁰.

A abertura de concurso público para a nova localização dos então chamados “Arcos do Cais” fez com que fossem entregues quatro propostas:

- a) A proposta de João de Aguiar, projetista do plano de urbanização de Ponta Delgada, que propunha a deslocação das “Portas da Cidade” para a zona Sul da Praça Gonçalo Velho;

80 José Miguel Mendes Freitas SILVA, *Ob. cit.* p. 98-99

b) A proposta defendida pelo arquiteto Veloso dos Reis no sentido da sua deslocação para a Praça do Município, numa posição perpendicular à posição natural;

c)

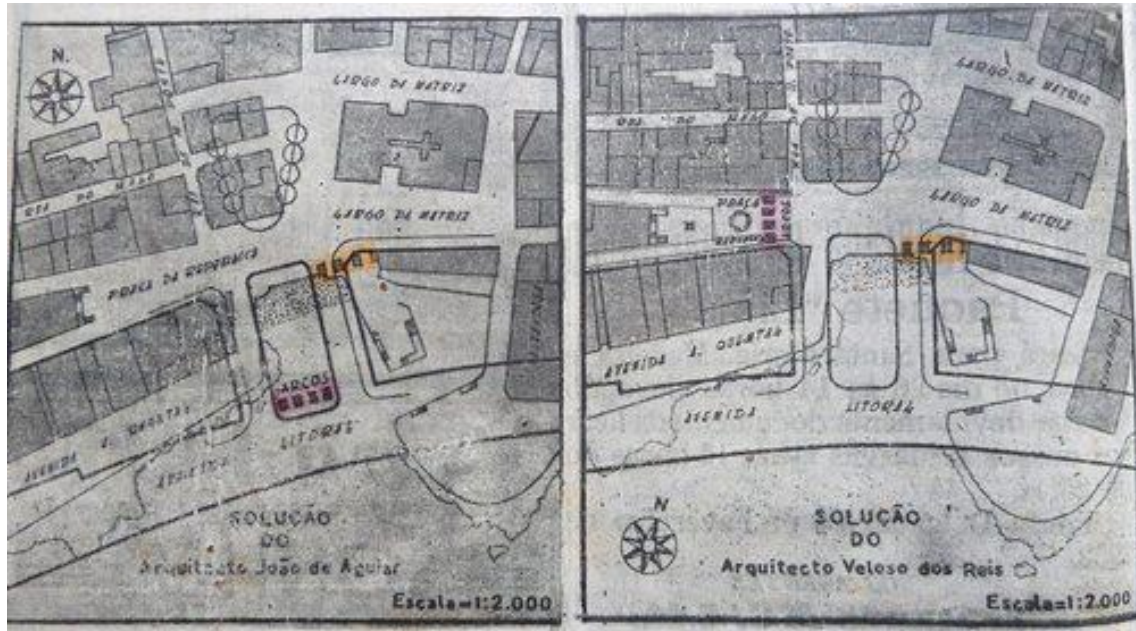


Fig. 37 – Propostas para deslocação dos Arcos do Cais 1. História dos Açores

d) A solução do escultor Diogo de Macedo, de todas as propostas a concurso, a que parece ser a mais radical, propondo a deslocação dos Arcos para um espaço entre a Praça 5 de Outubro o Forte de São Brás.

d) A proposta vencedora foi a do arquiteto Francisco Quintanilha, secundado o parecer do diretor Geral do Ensino Superior e Belas Artes, defendendo uma ligeira deslocação da sua posição original para a zona Norte da Praça.

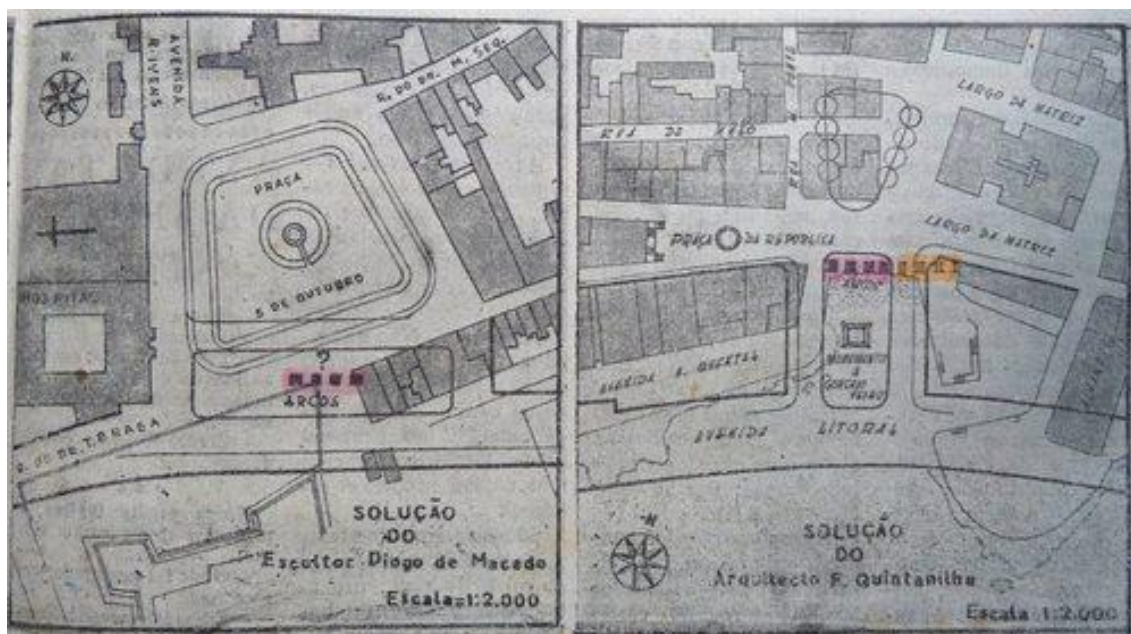


Fig. 38– Propostas para deslocação dos Arcos do Cais 2. História dos Açores

Com essa intervenção, que levou ao aterro do Cais da Alfândega para a construção da marginal, o arquiteto Francisco Quintanilha propôs no então projeto de “arranjo da praça a construir a Sul do Largo da Matriz” a deslocação das portas da cidade para o lado Norte “e não para o lado Sul da mesma Praça, como indicado no *Ante-Plano Geral de Urbanização*” como referido na memória descritiva.⁸¹

No projeto, e descrito na memória descritiva, propõe-se ainda a colocação da estátua de Gonçalo Velho Cabral⁸² na praça. Da autoria do escultor José Fragoso e inaugurada a 21 de Outubro de 1956⁸³, a estátua acabou por dar o nome à praça.⁸⁴

81 Francisco QUINTANILHA (1952) *memória descritiva do arranjo urbanístico dos terrenos confinantes a norte da Avenida Litoral*, 29 de Março de 1952, p.1 (AMPD processo 71)

82 Idem p.1

83 Carlos Falcão AFONSO, *Ob. cit.* p.135

84 AMPD. *Memória descritiva do arranjo urbanístico dos terrenos confinantes a norte da Avenida Litoral. Arranjo Urbanístico dos terrenos confinantes a Norte da Avenida Litoral – Planta Parcial do Antepiano de Urbanização* 29 de Março de 1952. (Anexo 4).



Fig. 39 – Desmontagem das portas da cidade para reconstrução no novo local previsto 1954

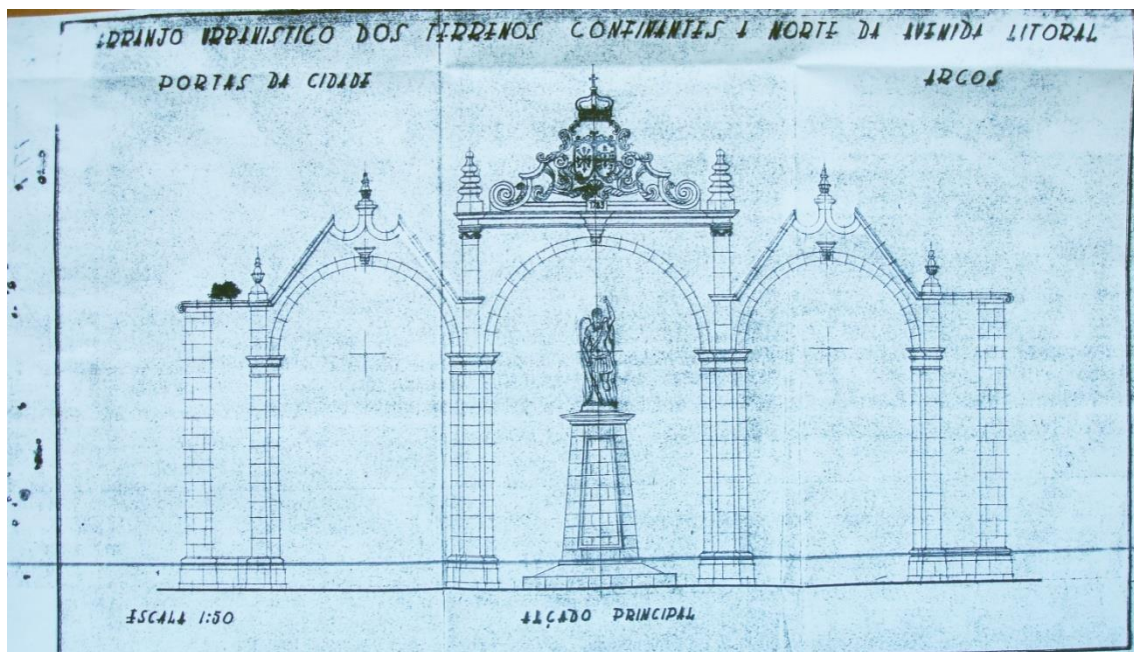


Fig.40– Alçado Principal. 29 de Março de 1952.



Fig. 41– Planta Parcial do Antepiano de Urbanização. 29 de Março de 1952

Zona Oeste

Na “Planta Parcial do Plano de Urbanização de Ponta Delgada”, são representados os edifícios projetados e existentes. A sul, com frente para a avenida marginal, estão propostos os edifícios portuários, Capitania do Porto, Alfândega e CTT. A norte do edifício da Alfândega, onde estava localizada a ermida da Trindade, está projetado o atual edifício de escritórios. É de notar alguns edifícios projetados e já existentes mais a norte, a Sul do Palácio da Conceição (na planta indicada como “Governo Civil – Rep^o Públicas”) hoje já demolidos.

O plano de urbanização não teve a sua plena concretização, notando-se as diferenças relativamente à proposta de prolongamento da Rua Cons. Dr. Luís Bettencourt Medeiros Câmara com a demolição do atual Centro Municipal de Cultura, não executada, e o facto de ainda não estar projetado o Tribunal de Ponta Delgada, apenas inaugurado em 1968.

É evidente a diferença de escala entre essa ligação e as artérias envolventes, as ruas quinhentistas dos Mercadores e da Misericórdia⁸⁵, a norte, embora a intenção de prolongar essa rua até ao Teatro Micaelense, pela Rua Dr. Francisco Faria e Maia, não se tenha concretizando.



Fig. 45– Largo da Graça (Camões) séc. XIX

Inauguração

A primeira fase da Avenida Marginal foi inaugurada a 15 de Junho de 1952.⁸⁶ Inaugurada com o nome de Avenida Gonçalo Velho, só mais tarde, a 26 de Fevereiro de 1960, a toponímia mudou para Avenida Infante D. Henrique⁸⁷



Fig. 46– A Praça Gonçalo Velho final da década de 50, com o antigo cais já aterrado.

85 Carlos Falcão AFONSO, *ob.cit.* p.82

86 AMPD. Carta do Secr. Do Governo Civil, 11 de Junho de 1952. (Anexo 5)

87 Carlos Falcão AFONSO, *ob.cit.* p.257



Fig. 47 – Vista parcial da Avenida Marginal onde ainda é visível parte das fundações do antigo cais da Alfândega. Início dos anos 60.

O modelo de Praça Pombalina

Segundo o próprio Arquiteto Francisco Quintanilha, a frente marítima de Ponta Delgada replicou, a uma escala regional, o Terreiro do Paço com a praça Gonçalo Velho. As soluções estéticas comprometeram-se com as práticas arquitetónicas dos regimes fascistas, tornando essa parcela de Ponta Delgada num documento pétreo, posicionado entre o ecletismo revivalista e um certo delírio monumentalista. Assim, a nova Praça surge como um elemento atemporal, fruto de um modelo português de praça com maior carga simbólica no séc. XVI.

Manuel C. Teixeira faz a análise da Praça portuguesa de frente para o mar, como elemento estruturante na organização viária da zona baixa das cidades, permitindo uma articulação entre duas zonas distintas, geralmente com o cruzamento de duas vias estruturantes, como sucede em várias cidades portuguesas, replicadas a partir do Terreiro do Paço.

Esse tipo de praça, com presença de um elemento real no centro, desenvolve-se com maior incidência a partir do séc. XVI pela presença real nessas praças⁸⁸ e geralmente associada a edifícios notáveis, com funções singulares, “(...) alojadas em edifícios com um maior investimento arquitectónico e que por ambas as razões se tornam referências importantes na cidade (...) e que ajudam a valorizar a sua importância funcional e arquitectónica (...)”⁸⁹

A 7 de Junho de 1952, a poucos dias da inauguração da Avenida Marginal – dia 15 do mesmo mês - e com as obras em torno da Praça Gonçalo Velho a decorrer, o autor do plano de urbanização de Ponta Delgada, Arquitecto João Aguiar, enviava uma nota explicativa ao Município acerca das condicionantes e diretrizes para a execução dos alçados da Praça Gonçalo Velho. A carta propunha várias notas acerca de cérceas, arcadas, sacadas, materiais, entre outros elementos.

O arquiteto introduz a carta justificando a importância da Avenida Marginal: “A Rua Marginal de Ponta Delgada em construção é uma das artérias mais notáveis da cidade. Foi projectada para estabelecer comunicações rápidas entre várias partes do núcleo urbano e principalmente para resolver um grave problema de estética com o desaparecimento de trazeiras de edifícios e construções miseráveis cujo conjunto desordenado forma um “fundo” que sugestiona desagradavelmente quem, por via marítima, chega à capital dos Açores.”⁹⁰

No seguimento, João Aguiar propõe o “emprego dos materiais de origem local nomeadamente a pedra de cor preta, que na guarnição de vãos, socos, cimalthas e até em elementos decorativos, se apresenta como um dos materiais mais característicos da construção, conforme se pode observar em numerosos edifícios da cidade que se destacam como notáveis exemplos de arquitectura”.⁹¹

O desenho dos alçados dos edifícios da Praça não geraram consenso, levando a que a imprensa local e grupos de pessoas contestassem de diversas formas o seu desenho.

A polémica em torno dos alçados da Praça Gonçalo Velho continuou mesmo durante a sua construção, tendo o jornal Açores feito um artigo intitulado “O problema das

88 Manuel TEIXEIRA. *A Praça de Frente para o Mar, no Cruzamento de Vias Estruturantes in As Praças como Elemento Ordenador nas Cidades Portuguesas* [disponível em: <http://dc170.4shared.com/doc/nZZSBfSu/preview.html>]

89 Idem

90 AMPD. Rua Marginal de Ponta Delgada. Carta de João Aguiar. 7 Junho de 1952. (Anexo 6)

91 Idem

construções nas Portas da Cidade” a 18 de Março de 1954, em que apelava para: “o alto espírito de compreensão dos distintos componentes da nossa Câmara Municipal, dos dignos proprietários interessados, da prestante classe bancária, e especialmente, para S. Ex^a. O Governador do Distrito, cuja valiosa intercessão no assunto, estamos certos, vai marcar mais uma honrosa atitude de concórdia e de justiça – a bem dos interesses de todos e, sobretudo, dos interesses da nossa querida Terra”.⁹²

Manifesto “não!” (1953)

O manifesto "não!" surge em Dezembro de 1953 por iniciativa do arquiteto João Correia Rebêlo, juntamente com vários arquitetos e estudantes de arquitetura açorianos, como protesto contra os “alçados-tipo” dos edifícios a implantar na Praça Gonçalo Velho, em Ponta Delgada.

João Correia Rebelo foi defensor do estilo modernista, introduzindo nos arquipélago, nos anos 50, uma arquitetura baseada nas formas puras e geometria abstrata dos volumes, caracterizadora do movimento Modernista, do pós-guerra, nos anos 40, e que seria introduzida na década seguinte nos Açores, pela realização de algumas obras com esses traços inovadores.⁹³

É neste sentido que surge o manifesto “não!”, que, segundo Ana Tostões, foi o único manifesto pela afirmação da arquitetura moderna em Portugal. ⁹⁴. Nessa publicação, é feita uma referência, baseada em varias imagens, ao descontexto temporal da construção proposta para a mesma praça.

Este grupo defendia uma linguagem arquitetónica que, baseada na sua época, marcasse um contexto e um período, renegando uma arquitetura baseada em modelos arquitetónicos do passado e sem contexto no presente, numa inevitável comparação dos novos edifícios propostos para a Praça de Gonçalo Velho com a Praça do Comércio em Lisboa, cujo modelo, de meados do séc. XVIII, é a “*expressão de uma dada época, num dado momento histórico e de um local*”.

Assim sendo, e com duzentos anos de diferença, não faria sentido a construção de um modelo formalmente semelhante, sem contexto histórico e noutra lugar. Todos os edifícios deviam ser modernos no seu tempo.

92 O problema das construções nas portas da cidade. *Jornal Açores*. 18 de Março de 1954.

93 José Manuel Fernandes (2005) *Ilhas: Cidades, Arquitecturas e Patrimónios (coletânea de 12 textos sobre as ilhas: Açores/Madeira/Canárias – 1998-2004)*. Instituto Açoriano de Cultura. Angra do Heroísmo. p.39

94 Jorge A. Paulus BRUNO, *et al*, (2002), *João Correia Rebelo. Um Arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano de Cultura. p.19



Fig. 48– Capa do manifesto “não!”.



Fig. 49 – Página do manifesto “não!”.

Em finais dos anos 30 e durante os anos 40, dominou, por todo o país, a arquitetura com modelos de raiz clássica, próxima dos modelos nazis e fascistas da época. Uma arquitetura de monumentalidade simbólica e “atemporal”.

A solução arquitectónica “baseada no desenho classicizante de uma estilização erudita de setecentos”⁹⁵, característica do regime, tendia a repetir-se por todo o país, inclusivé em Ponta Delgada, com os modelos criticados por João Correia Rebelo para a praça Gonçalo Velho. Essa crítica do manifesto “não!” surge cinco anos após o histórico e importante Congresso Nacional de Arquitectura de 1948, que discutia os contornos relacionados com a produção arquitectónica dos anos 40, num contexto atribulado do pós-guerra.⁹⁶ O Movimento Moderno reunía os arquitectos em Portugal, em prol da difusão de uma ideologia moderna, em detrimento da arquitetura “atemporal” intimamente ligada à imagem do Estado Novo. Deste modo, a arquitetura moderna era, também, um problema político.⁹⁷

Já em Agosto de 1953 João Correia Rebelo escrevera um artigo no jornal *Correio das ilhas* onde, em tom provocatório, questiona: “Arquitectura ou Mascarada?”. Em defesa de uma arquitetura Moderna - baseada na verdade dos materiais e na simplicidade – sendo a palavra “Mascarada” uma clara alusão à arquitetura da não verdade dos materiais e da falta da contemporaneidade.⁹⁸

A publicação do mesmo manifesto faz referência com imagens a monumentos e modelos arquitectónicos de outras épocas, como forma de identificação de um determinado período da história, moderno para a sua época.

95 Cf. Ana Tostões in ob.cit.,p.19.

96 Jorge A. Paulus BRUNO *et al*, *Ob. cit.*. P.19

97 *Ibidem*

98 *Idem*. p .21



Fig. 50— Página do manifesto “não!”.

A ARQUITECTURA DA PRACETA NAS PORTAS DA CIDADE

SIM — Arquitecto Francisco Quintanilha
NÃO — Arquitecto J. Correia Rebêlo

Dois critérios que se projectam no cristal do mesmo afecto regional

A vontade de alguns micalenses expressa numa série de depoimentos, que representam opiniões respeitáveis saídas de corações e inteligências

Na nossa edição de 29 de Novembro último publicamos a obra do projecto da autoria do arquitecto sr. Francisco Quintanilha, sobre o arranjo urbanístico da praça, que vai ser a entrada nobre desta cidade. Apenas o sr. Dr. Antonio Azeiteiro de Mendonça Dias, pelo das nossas colunas exorou o seu critério, portanto, o único colaborador deste jornal que tomou at agora posição em assunto de grande interesse.

Mais tarde, os arquitectos micalenses e os estudantes de arquitectura naturais desta ilha, enviaram à Imprensa local um Manifesto, agora reeditado com os artigos do arquitecto João Rebêlo e Dr. Flórido de Vasconcelos, acompanhados de opinião por cuja conservação, creio, quase todos os micalenses se empenharam — as Portas da Cidade. É ladeando essa praça que se vão construir os novos edifícios que, vistos do lado do mar serão, em minha sensibilidade, reptos, que se harmonizar com essas linhas arcadas. Assim a arquitectura escolheida pela Câmara (deem-lhe o nome que quiserem) julgo ter sido feliz, não me parecendo que outra pudesse melhor vir a agradar ao meu impressionismo.

Dr. Augusto Simas

Sendo a arquitectura uma das fontes mais felizes de documentação histórica, signifique-se que é tão insensato res-

ção do homem e do seu meio. Para os que persistem em integrar o estilo das novas construções dentro das características do local — os Arcos da Cidade e as Portas da Igreja Matriz — constituirá esta opinião um argumento que anule só por si o outro princípio?

És uma pergunta a que não sabemos responder.

Como quer que seja, há um manifesto de arquitectos e estudantes de arquitectura micalense de entre os primeiros dos quais já alguns deram provas de competência. Manifesto que requeris uma resposta justificativa do modo de pensar da facção contrária, de molde a madirmos e

Fig. 51— Página do Correio dos Açores de Domingo, 17 de Janeiro de 1954.

A polémica continuou nos jornais açorianos.

O Movimento suscitou mesmo várias reações positivas na imprensa nacional, embora não impedisse a construção dos edifícios, em 1956, com o “estilo pombalino”, referido nas críticas.

Manifesto “Senhor Ministro (...)” (final anos 50)

Com a já iniciada, João Correia Rebelo lança outro manifesto, intitulado *Senhor Ministro (...)*, com tom irónico, de palavras curtas e fazendo uma alusão ao que “é” arquitetura e ao que “não é”. Os pequenos diálogos acompanham esta última, numa ironia à falta de contexto temporal dos estilos das obras representadas, como é o caso do antigo edifício dos C.T.T.:

- *“Faz-me o Favor, de que época é este edifício?”*
- *“Perdão...Este edifício foi inaugurado o outro dia por Sua Ex^a o Ministro das Comunicações, é o palácio dos C.T.T. “*
- *“O Palácio de Quem?”*
- *“Dos C.T.T.”*
- *“Ah!”*

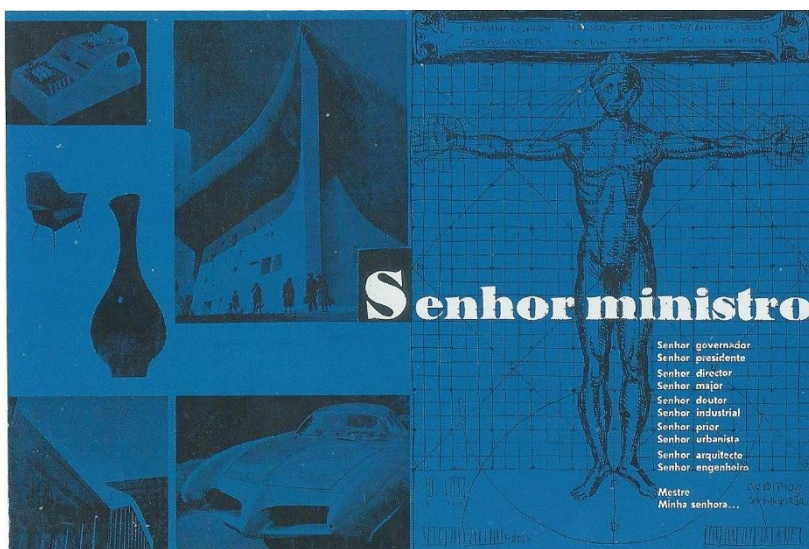


Fig. 52– Capa do Manifesto “Sr Ministro...”

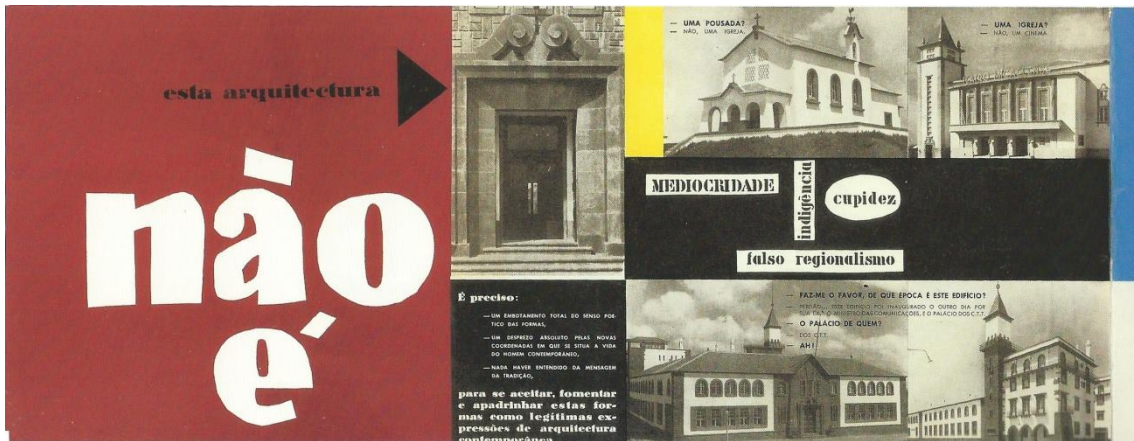


Fig. 53– Página do Manifesto “Sr Ministro...” “esta não é arquitectura”

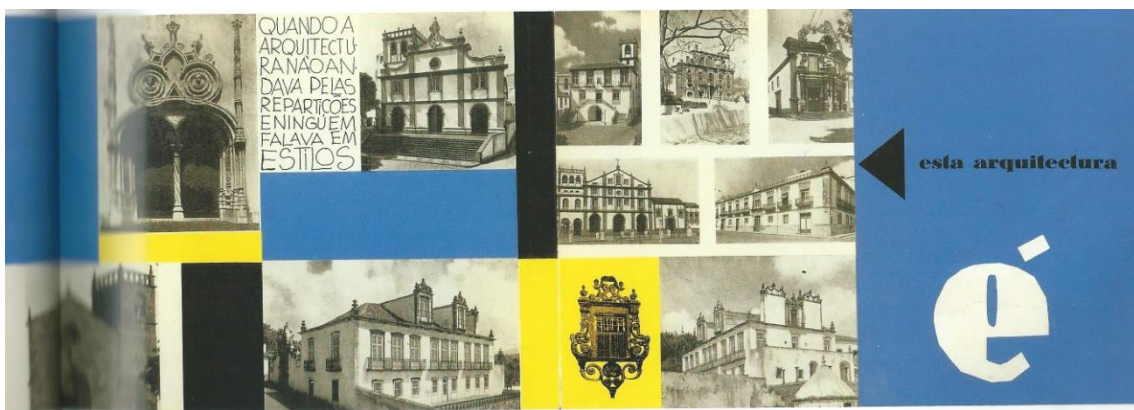


Fig. 54 - Página do Manifesto “Sr Ministro...” “esta é arquitectura”



Fig. 55- Perspetiva da Praça Gonçalo Velho. 2015

Resposta à contestação pelo ministro das obras públicas

O movimento teve impacto a nível nacional, de tal forma que mereceu resposta por parte do Ministro das Obras públicas através de um comunicado do Secretário do Governo Civil endereçado ao Presidente da Câmara de Ponta Delgada a 8 de Março de 1954:

“Para conhecimento de V.Ex^a, comunico que tendo sido enviada a Sua Ex^a o Ministro das Obras Públicas a publicação distribuída por um grupo de arquitectos e de estudantes de arquitectura, acerca das construções a realizar na praça de honra da Avenida Marginal, afigura-se àquele membro do Governo totalmente descabida a atitude do “grupo de arquitectos” que levantou a questão”⁹⁹

Era assim, descartada qualquer possibilidade de aceitação das críticas e de diálogo entre os responsáveis e os que se insurgiam contra as obras do edificado da Praça Gonçalo Velho.

Também surgiram contestações a título individual. Em 1951, um cidadão escreve uma carta a Salazar a demonstrar o seu desagrado relativamente às intervenções que se sucediam nessa altura.¹⁰⁰

PROJETOS, PLANOS E ESTRATÉGIAS POSTERIORES

Revisão do ante-plano geral de urbanização de Ponta Delgada - arquiteto Nereus Fernandes (1963)

Quase vinte anos após o plano de João Aguiar, que na realidade ficou-se pelo ante-plano, por não se ter concluído a totalidade da proposta, a Câmara decide dar continuidade às intenções do projetista, contactando-o no sentido de prosseguir o trabalho, adaptando-o à nova realidade e contexto de uma cidade que evoluíra em termos populacionais e cuja estrutura urbana já tinha sofrido alterações significativas. O convite é recusado, tendo João Aguiar alegado excesso de trabalho para assumir tal incumbência. É nesse contexto que a Câmara decide contactar o arquiteto Nereus Fernandes, que inicia o trabalho em 1962, deparando-se com uma realidade que já espelhara a quase totalidade das intenções de Aguiar, como foi o caso do aterro da Avenida Marginal, a construção da Praça Gonçalo Velho e grande parte do edificado envolvente.

Devido às influências geradas pelos movimentos e correntes ligadas aos princípios modernistas, conduzidos pelos princípios da Carta de Atenas, os planos seguiam esses princípios de separação das áreas da cidade, hierarquizando-as por zonas e funções, traduzindo assim o objetivo de tornar as cidades funcionais.

99 AMPD. Carta do secretário do Governo Civil, Ponta Delgada, 8 de Março de 1954. (Anexo 7)

100 AMPD. Carta do cidadão Jacinto Leandro Aguiar a Salazar. 16 de Abril de 1951 (Anexo 8)

Deste modo, e seguindo a linha de pensamento do Ante-Plano de José Aguiar, Nereus Fernandes, decide utilizar o seu plano como base de trabalho, embora decida elaborar um novo plano, fruto de algumas discordâncias que o antecessor defendia.

A diferença assentava numa outra forma de analisar a intervenção na cidade, fruto de uma maior consciência da evolução da cidade, quase vinte anos depois do plano de Aguiar.

O funcionamento e o crescimento da cidade fizeram com que o plano contemplasse a criação de uma via rápida, de forma a impor e controlar esse crescimento, que já ultrapassava a via de São Gonçalo, que delimitava o núcleo da cidade..

Essa intenção já estava presente noutros planos, embora neste caso, e com a criação da via rápida, apreendesse as características de uma via urbana interior à área de expansão do núcleo urbano da cidade

Além destas intenções, o plano retoma o projeto da construção da 2ª fase da Avenida Marginal, deixada como herança do plano Aguiar.

Deste modo, os objetivos previstos para a cidade obrigaram Nereus Fernandes a adaptar a proposta ao seu tempo, introduzindo, para além de soluções para as novas necessidades viárias, um novo conceito: o de preservação das zonas históricas. **motivada não só pela sua expansão como também pelas intervenções ocorridas num passado recente que estavam a alterar por completo as mesmas.**¹⁰¹

Infelizmente, pela parte da preservação patrimonial, o plano acaba por não ser executado, devido a um acidente, ocorrido no final da mesma década, que incapacita Nereus Fernandes de continuar.

Contudo, o esboço deixado por este arquiteto serviu de base para o desenvolvimento de planos urbanísticos que se seguiram.

Torre Sol-Mar

A 5 de Julho de 1972, mas num plano independente e alheio a todas as questões de planeamento e gestão urbanística até então realizadas, a Câmara Municipal de Ponta Delgada aprova o ante-projeto de construção da torre “Sol-Mar”, albergando habitação, comércio e escritório. Foram a concurso quatro projetos, do Engº Filipe

¹⁰¹ Cabral, João Pedro dos Reis Ferreira (2012) *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. (policopiado) pp. 75-78

Palet, Arqº Gomes de Menezes, Manuel Lima e José Mantero e uma equipa de Engenheiros Consultores da Tecniagra.

A 21 de Junho de 1973 foi dada uma conferencia de imprensa pelo empresário Alcindo Alves dos Santos, com o objetivo de apresentar o júri do concurso e as normas do concurso aos quatro concorrentes. Poucos dias depois, a 29, 30 e 1 de Julho, a intenção foi debatida publicamente no Teatro Micaelense.

No dia 1 de Julho o resultado público do concurso já era conhecido, tendo sido apresentado no intervalo de um espetáculo na mesma casa.

O resultado ditou a Tecniagra, Engenheiros Consultores como vencedores, com 30089 pontos de 74600.

O projeto de Manuel de Lima e José Montero obteve a pontuação de 25340, ficando com o segundo lugar, o Arqº Gomes de Maneses obteve o terceiro lugar com 14575 pontos e por último o Engº Filipe Palet com 4596.

As obras tiveram início em 1974, terminando em 1990¹⁰².

Com uma área de terreno de 5745m², 45500m² de construção, 82 apartamentos, 60 lojas, 30 escritórios, 40 arrecadações e parque de estacionamento para 110 viaturas,¹⁰³, assume-se como a torre habitacional mais alta de Portugal, com 137m de altura, a segunda mais alta do país, ficando atrás da Torre Vasco da Gama, com 142m¹⁰⁴.

A sua presença na Avenida veio transformar a imagem da frente de mar, pela introdução de uma abrupta diferença de escalas, alheia às características de toda a cidade.

Plano para um complexo náutico em ponta delgada - arquiteto Luís Cunha (1977)

Pelas suas intenções, não se pode assemelhar este a um plano urbanístico, mas a uma proposta que visava abordar a frente marítima numa diferente perspetiva relativamente aos demais planos que iam surgindo para a cidade de Ponta Delgada.

Elaborada em 1977 para a Secretaria Regional do Equipamento Social e focada essencialmente na requalificação da frente marítima, a proposta do arquiteto Luís Cunha excluía-se de uma abordagem mais abrangente à cidade e dos problemas viários que a cidade se deparava.

102 Walter Manuel Pacheco CARREIRO, *Ob. cit.* pp.124-125

103 Cabral. João Pedro dos Reis Ferreira (2012) *Ob. cit.* p.125

104 Diário Imobiliário, Disponível em <http://www.diarioimobiliario.pt/Arquitectura/Arranha-Ceus-Portugal-tem-medo-das-alturas>. [Acedido a 1 de Maio de 2016].

Deste modo, ao contrário dos outros planos, o foco principal do arquiteto era a frente-mar. A sua proposta baseava-se na construção de um complexo náutico restringido à zona de São Pedro, no final do troço da Avenida Marginal já construído.

O complexo previa albergar uma marina de barcos de recreio, entre São Pedro e a Praça Gonçalo Velho, a criação de um clube náutico, um restaurante panorâmico e novas piscinas municipais.

Destaca-se a presença de uma via pedonal que fazia a ligação da cota mais elevada a que se encontra a igreja de S. Pedro e o topo do complexo, situado a uma cota inferior.¹⁰⁵



Fig. 56 – Desenho de Luís Cunha com a perspetiva da proposta para a cidade.

A principal curiosidade baseia-se no facto deste ser o único plano que não previa o prolongamento da Avenida até à Calheta, parecendo haver a intenção de estancar esse crescimento, pela criação do complexo que propõe. A única intervenção viária prende-se com o acesso viário ao polo.

¹⁰⁵ Cabral, João Pedro dos Reis Ferreira (2012) *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. (policopiado) pp. 75-78

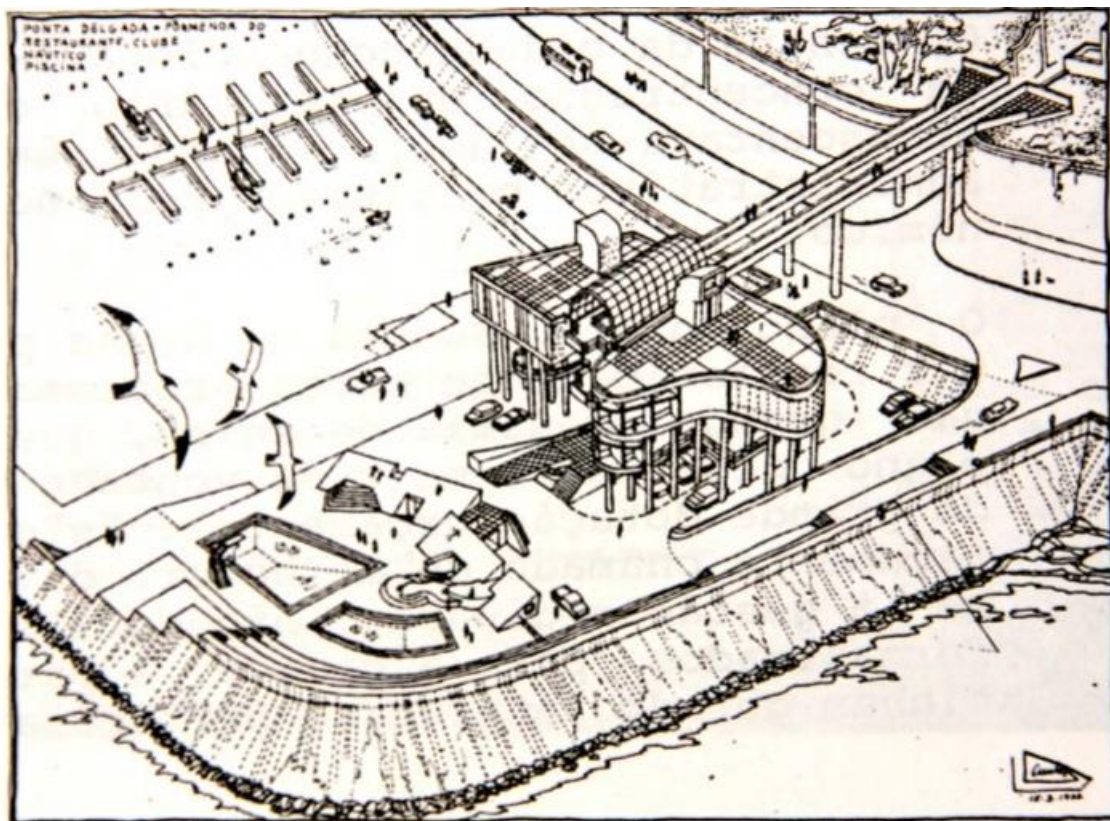


Fig. 57 – Desenho aproximado do complexo proposto por Luís Cunha

Além dessa intervenção, a proposta incluía ainda a intenção de transferir o monumento das Portas da Cidade para uma posição que permitisse a recuperação do seu sentido original.

Em suma, verifica-se a preocupação em revitalizar a Marginal de Ponta Delgada, restabelecendo o contacto perdido com o mar, através de uma imagem que se identificava com as tendências arquitetónicas da época.

Segundo o autor, o intuito da proposta baseou-se vontade de preservar a paisagem da cidade e os seus valores históricos e artísticos, através da criação de um polo gerador de relações dinâmicas e de vida na frente marítima da cidade.

Apesar de não ter sido concretizada, a proposta do arquiteto Luís Cunha foi base para o plano de 1989, do arquiteto José Lamas. A mesma revela-se curiosa pelo facto de, atualmente, se verificar estruturas semelhantes às que idealizava para a cidade em 1977, como é o caso da marina, do Clube Naval e até mesmo do complexo das Portas do Mar, de autoria do arquiteto Manuel Salgado, que evidencia semelhanças, não só formais e funcionais, como de posicionamento no espaço da cidade. O anfiteatro ao ar

livre criado por Manuel Salgado sugere os mesmos alinhamentos estruturais propostos por Luís Cunha.

A proposta do arquiteto Luís Cunha foi a única em que não estava previsto o prolongamento da Avenida Marginal, pela criação de polo que daria algum sentido ao término da Avenida, rematando este final de via com uma centralidade. O arquiteto contorna, assim, a ideia de inevitabilidade em prolongar a Avenida Marginal como continuação da primeira parte, já construída.

O arquiteto Luís Cunha atribuiu parte das responsabilidades da não concretização do plano à “falta de uma atitude positiva e atualizadamente informada em relação às autênticas linhas de força da cultura” da época, havendo projetos que “procuravam equacionar equilibradamente os múltiplos fatores em jogo neste tipo de relações, enquanto por outro lado se deixam muitas vezes passar, sem qualquer crítica, aqueles empreendimentos que, destituídos de qualquer preocupação no respeito pelo ambiente pré-existente, por serem apoiados por fortes interesses económicos, numa atitude negativa (...)”,¹⁰⁶ criticando assim, os interesses envolvidos nas intervenções públicas.

O arquiteto exibia assim as suas dúvidas relativamente às reais intenções na aprovação de determinados projetos, aprovando-se projetos contra o interesse público.

Plano diretor da cidade de Ponta Delgada - arquiteto Soares de Sousa (1978)

Em meados da década de setenta, a cidade continuava a ressentir-se do crescimento da circulação automóvel, derivado ao fato da cidade não estar a desenvolver a sua estrutura viária estruturante para fazer face a esse crescimento.

Mais uma vez, a Câmara Municipal tenta levar avante um plano que satisfaça, de forma concreta e duradoura, as necessidades estruturais da cidade. A escolha cai sobre um dos seus consultores, o arquiteto Soares de Sousa por se tornar uma escolha que comportava menos custos de projeto e por ser um arquiteto local, conhecedor do contexto local, mas com distanciamento suficiente para elaborar um plano alheio às pressões externas.

106 Citando Luis Cunha in Cabral. João Pedro dos Reis Ferreira (2012) *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. p. 105

O projeto prevê a utilização da via de São Gonçalo como principal via estruturante a norte da cidade, a par da Avenida Marginal, rejeitando a criação de uma via rápida mais a norte.

Uma das condicionantes do projeto foi o orçamento limitado para a sua execução.

Para além da semelhança com os planos anteriores, que tinham como principal objetivo a estruturação da rede viária da cidade, o plano introduzia preocupações de carácter patrimonial e ambiental.

Soares de Sousa introduzira também uma série de políticas reguladoras de intervenções nas áreas patrimoniais, pretendendo a manutenção da imagem patrimonial da cidade, nas suas dimensões culturais, de lazer e da própria imagem da cidade, deixando para uma segunda fase os aspetos funcionais.¹⁰⁷

À semelhança dos planos que o antecederam, também não foi executado, por impor à Câmara Municipal uma ação excessivamente interventiva e de travar o crescimento natural da cidade.

Uma das dificuldades pelas quais o arquiteto teve de passar, durante a elaboração do plano, foram as pressões provenientes de interesses de particulares que assentavam em propostas dos planos anteriores.

Destaca-se mais uma vez a intenção de prolongar a Avenida Marginal

Plano viário da cidade de ponta delgada - arquiteto Gomes de Menezes (1982)

Em 1982, e após várias tentativas fracassadas de executar planos urbanísticos, a Secretaria Regional do Equipamento e a Câmara Municipal conclui que um plano viário poderia dispensar um plano de urbanização. Mais uma vez o trabalho é entregue a um arquiteto local, Gomes de Menezes.

Este plano segue a linha de pensamento de Nereus Fernandes, no que concerne às áreas de expansão da cidade e na lógica do seu ordenamento, transformando-as e dando-lhes um novo sentido.

É retomada a proposta de uma via circular superior e assume-se a via de S.Gonçalo como uma via dorsal da cidade, numa proposta que conferia algum sentido de conjunto a todo o sistema viário.¹⁰⁸

Também é proposta a continuação da Avenida Marginal, por representar um elemento fundamental no completar da lógica urbanística e viária pensada até então, embora o

¹⁰⁷ Idem pp. 111-113

¹⁰⁸ Idem pp. 125-127

arquiteto pretendesse atribuir uma conotação mais ligada ao conceito de passeio marítimo e de contemplação da frente de mar, estreitando a relação com o mar, e afastando-a das características viárias patentes nos planos antecessores.

Embora com algumas restrições, este plano foi aprovado, após apresentação pública.

Plano de urbanização de Ponta Delgada - arquitetos José Lamas e Carlos Duarte de (1996)

Em 1996 foi aprovado um novo plano de Urbanização assinado pelos arquitetos José Lamas e Carlos Duarte, selecionados pela Administração Regional em 1988 e iniciado em 1989.¹⁰⁹

Este plano teve como principais diretrizes:

- 1 *“A substituição dos obsoletos zonamentos pelo desenho das áreas urbanas com marcação intencional do traçado de arruamentos e dos espaços públicos e da **colocação estratégica de equipamentos articulados aos espaços públicos como partes significantes da cidade.***
- 2 *O controlo da zona histórica, através de regulamentação precisa de uso e ocupação do solo e **preservação do edificado existente, procurando que a zona histórica desempenhe um papel fulcral como zona de vida social e habitacional, de permanência e usufruto dos cidadãos.***
- 3 *Em contraste com a conservação sistemática e intransigente do tecido histórico de Ponta Delgada, o desenho das áreas de expansão afirmaria a vontade de uma nova escala, fixada em primeiro lugar nos espaços públicos e mais significativos que deverão constituir a cidade no início do Séc. XXI.¹¹⁰*

José Lamas ao descrever a sua experiência nessa conceção apontou a cidade de Ponta Delgada como *“trabalho continuado, embora intermitente, “laboratório permanente de desenho urbano” desde 1988 até hoje e talvez nos anos futuros, permitiu ensaiar novas formas urbanas numa vasta reflexão sobre a cidade tradicional e a cidade moderna, e a criação de um modelo de “cidade média” com uma escala humana e qualificada.”*

109 José M. Ressano Garcia LAMAS, *Ob. cit* p. 481

110 *Idem.* pp. 481-482

3.1.2 Diagnóstico

Interferência na malha urbana pré-existente

No caso da Avenida Marginal, depreende-se que o cariz e a importância da pré-existência não foi suficientemente tido em conta para fazer crescer a cidade como um organismo ativo e unitário, mantendo a importância do património edificado como natural, e da história que nos foi legada.

A falta de uma análise fenomenológica não permitiu que o espaço fosse tido como lugar, tomando-o como mero suporte físico aproveitado para fazer crescer a cidade, esquecendo-se as relações humanas com a mesma/o espaço (?), a simbologia e a identidade do lugar.

A implantação da Avenida Marginal refletiu uma imposição da nova via relativamente à malha urbana antiga, através, não só da diferença de escala, como da forma inarticulada e descuidada com que o traçado atinge as antigas ruas da cidade.

A malha urbana da cidade, de origem primitiva, viu a Avenida por em causa as características da sua organização que até então comunicava com o mar de forma pontual, através da orientação das ruas no sentido Norte/Sul, “tocando” a costa irregular. A nova construção na orla veio “limar” esses recortes, impondo à cidade um novo alinhamento na sua malha e uma nova identidade na forma como a cidade se conecta com ao mar.

A cidade que tinha tido até então intervenções pontuais e graduais, sendo a maior até à época a construção do porto, cresceu de forma exponencial com a construção de uma obra/intervenção urbanística tida como verdade incontestável da época modernista, intervindo a vários níveis: sociais, culturais, históricos, económicos e arquitetónicos.

Análise dos problemas práticos analisados

De forma a identificar e analisar estas problemáticas concretas, procedeu-se a uma análise com uma visão pessoal do que foram as consequências e os principais aspetos que entravam em conflito com a cidade pré-existente, antes da construção da avenida marginal. Embora catalogando as situações e identificando-as numa determinada problemática, essas muitas vezes não apresentam só um problema, mas vários, pelo que poderiam estar referenciadas por outros aspetos.

Diferença de cotas entre a Avenida Marginal e a malha pré-existente

Se é certo que a Avenida Marginal permite a sua permeabilidade pedonal e viária, não é tão correto afirmar que essa ligação foi executada nas melhores condições. O plano previu a demolição de certas construções para esse efeito, alterando a estrutura primária da cidade e descurando a topografia no que concerne à sua ligação à Avenida. Se na Zona Oeste essa ligação é feita de forma equilibrada, em termos topográficos, já o mesmo não acontece na Travessa do Arco e da Rua da Alfândega, em que a ligação é, efetuada por uma escadaria em sentido ascendente para a Avenida e mais a Este, junto à Igreja de São Pedro, no sentido descendente, tendo sido efetuada outra escadaria no sentido contrário.



Fig. 58 e 59– Descida para a Rua da Alfândega



Fig. 60– Subida para Largo Almirante Dunn

A Avenida Marginal implantou-se, assim, de uma forma independente da restante malha da cidade, não tendo sido prioridade as ligações à pré-existência. Deste modo, essa falta de articulação resultou em ligações com diferenças de altimetria, implicando “colagens” à pré-existência.

Submissão da antiga frente marítima/histórica da cidade à Avenida Marginal

No processo de planeamento da Avenida não foi tido em conta a posição do anterior edificado costeiro, resultando em soluções urbanísticas problemáticas.

As traseiras dos edifícios, de “*aspecto miserável*” – segundo o projetista - para quem chegava por via marítima, que era um dos problemas e principais razões para a construção da Avenida Marginal, passou a ser um problema interno, despoletando outros problemas no coração da cidade.

A sobreposição do edificado recente ao novo resultou em becos dentro da cidade que, por serem espaços sem utilidade na vida quotidiana, são utilizados como logradouros e espaços de depósito dos serviços e comércio circundante. O que anteriormente eram as frentes da cidade, passaram a ser as traseiras de quarteirões semi-fechados. Para além de parcialmente enterradas, as arcadas do antigo cais da Alfândega não só não celebram a memória do antigo e pitoresco cais da cidade, como passam despercebidos.



Fig. 61 e 62– Antigo Cais da Alfândega e Travessa do Aterro





Fig. 63 e 64– Traseiras do Antigo Cais da Alfândega e Calheta Pero de Teive



Fig. 65 Traseiras de um dos hotéis da Avenida Marginal

A não articulação entre o edificado histórico preexistente e o novo edificado projetado, levou a uma desvalorização dessas construções, numa submissão imposta pela nova frente. Isso resultou em vários becos no centro da cidade.

Diferença de escala na ligação da Avenida Marginal com a cidade



Fig. 66– Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro



Fig. 67– Largo da Graça (Camões). 2007

Desvalorização do património pela perda de noção de conjunto urbano

A crescente evolução dos conjuntos e as transformações do edificado após a construção da Avenida Marginal levou a que fosse perdida a noção de conjunto e património histórico.



Fig. 68 e 69– Rua dos Mercadores e Arco do antigo Cais da Alfândega



Fig. 70 – Cruzamento da Rua dos Mercadores e Avenida Marginal

Edificado em massa

O projeto da construção da Avenida Marginal trouxe consigo a inerente e inevitável ideia de construção de uma nova frente marítima, com novos projetos a crescerem e a modificarem a antiga orla de Ponta Delgada, enviando para segundo plano, ou até mesmo destruindo, os edifícios que anteriormente eram a imagem de uma cidade virada para o mar.

A massificação construtiva surge então em prol do interesse de privados, acabando por perder a sua função de referência à memória coletiva da comunidade e de futuro legado para as gerações seguintes.

Para o especialista em urbanização e transportes, Fernando Nunes da Silva, Ponta Delgada não deverá crescer como *“um somatório de cogumelos de edifícios em altura”*, avisando, ainda no séc. XX, que *“Já começam a aparecer os primeiros cogumelos, sem necessidade nenhuma, a destruir a paisagem”*. Outra preocupação é o facto de não se sacrificar a cidade ao automóvel, tentando herdar a cidade que criámos.¹¹¹

“Num primeiro contacto, custa ao visitante entender o desencontro epocal de estilos arquitectónicos e as dissemelhanças de volume das construções modernas que, enfrentando o mar, bordejam a sua avenida litoral.

Mais ainda lhe custará encontrar explicação lógica para a “algaraviada” do discurso urbanístico, que a moderna construção sustenta com a actual segunda linha de edifícios, cujas fachadas se voltam invariavelmente para o interior da cidade. E algumas chegam a apresentar uma certa imponência, a despeito do atarracamento da maioria desses edifícios, porque a experiência sísmológica lhes aplicou a lei da cércea, tornando-os tão semelhantes entre si a ponto de alguns estrangeiros, que por cá passaram ao longo do séc. XIX, terem chegado a falar de “estilo da terra”.

“A lógica do panorama da terra deve ser buscada no mar, quando o surto de prosperidade que o ciclo económico da laranja determinara, fez brotar na população insular a contranitência da construção de um porto artificial, que impedisse os naufrágios”

“A cidade (...) se renova com vista a um futuro onde Ponta Delgada, uma vez mais, se reencontra com o seu destino Atlântico, porque hoje, tal como a cidade, o mar também está em mudança”¹¹²

A edificação em massa constituiu um problema, na medida em que a cidade de Ponta Delgada edificou-se durante os tempos segundo uma cércea baixa e equilibrada. Após a construção da Avenida Marginal, o edificado ao longo da sua extensão tomou proporções que descaracterizaram a frente marítima e a própria cidade, dando-lhe uma imagem diferente da que sobreviveu durante séculos. Esse fenómeno fez com

111 Cf. Fernando Nunes da Silva in Ana Isabel SOUSA, *Ob. cit.* p.24

112 Ana Isabel SOUSA, *Ob. cit.*, pp.9-10

que a antiga frente, de cércea baixa e pequena escala, ficasse renegada da “nova” cidade que crescia.

Um dos exemplos mais marcantes é o edifício comercial, residencial e de serviços construído em finais dos anos 70, início de 80. Com a parte residencial construída com 137 metros de altura, é o segundo edifício mais alto de Portugal, implantado numa paisagem costeira de cércea caracteristicamente equilibrada, nunca desenvolvida em altura.



Fig. 71– Edifício da marginal. 2014



Fig. 72 e 73–Rua da Fonte e Avenida Marginal

Deslocação das “portas da cidade” - Perda de simbologia e identidade

A intenção de deslocar as “portas da cidade” prende-se ao facto de o arquiteto ter valorizado a continuidade dessa memória da cidade como parte integrante do tempo, evitando o seu desaparecimento.

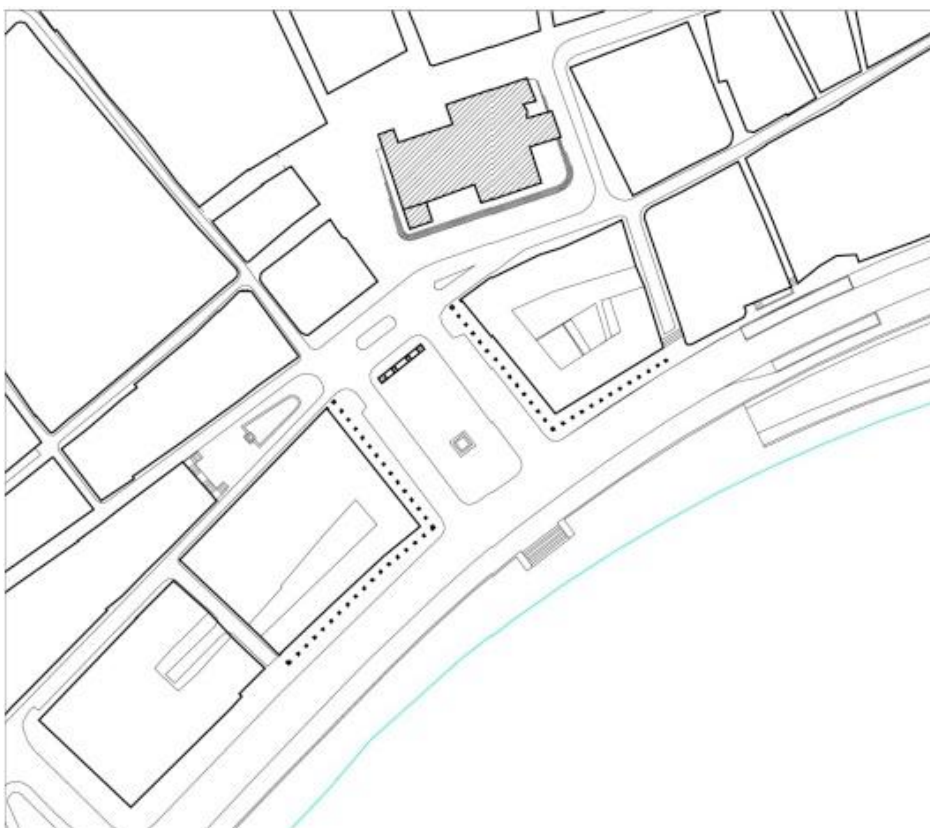
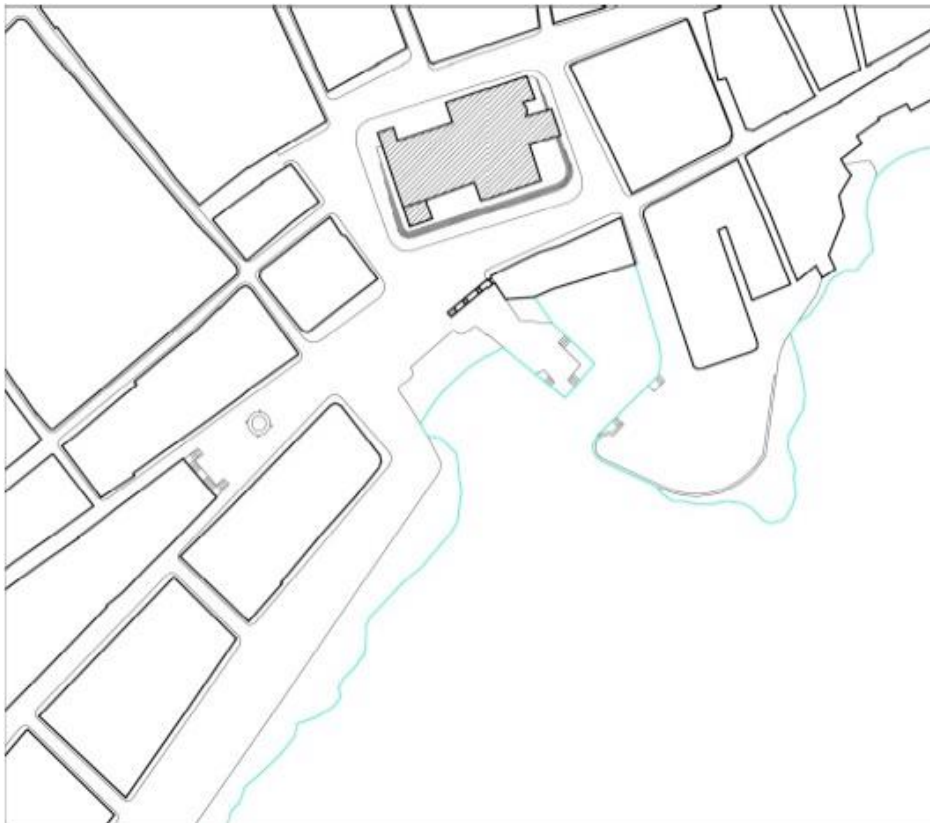
Embora desprovido da sua simbologia, função social e dos valores enraizados na vida das pessoas, pretendeu-se salvaguardar o “objeto” atribuindo-se um papel museológico de uma memória do passado que, até então, estava intimamente ligado ao cais, representando uma porta nobre de entrada na cidade.

Constituíam-se como uma referência urbana para a população, separação entre a terra e o mar, desenhando percursos e vivências em torno do centro urbano..¹¹³

A deslocação das portas da cidade surge, assim, como um “recontextualizar” da sua essência, acabando por qualificar um novo lugar, na praça proposta, organizando um novo espaço e detendo uma nova simbologia.

Hoje, e sem as funções iniciais, as Portas da Cidade assumem um carácter de monumento museológico ao ar livre, visitável, fragmento urbano do passado.

113 José Miguel Mendes Freitas SILVA, *Ob. cit.* pp. 95-105



Legenda:



 Monumentos

0 10 50(m)



Antes da
Intervenção
c. 1950

DES009

Depois da
Intervenção
c. 2009

DES010

Fig. 74 e 75– Antes (1950) e depois (2009) da intervenção. Retirado de “O monumento e o Lugar. Relação entre o espaço público e o monumento n a intervenção patrimonial contemporânea.



Fig. 76– Praça Gonçalo Velho e Portas da Cidade



Fig. 77- Ponta Delgada



Fig. 78- Terreiro do Paço, Lisboa. Anos 50

PERDA DA MEMÓRIA DO LUGAR

Razões e consequência de diversas decisões

FALTA DE ANÁLISE FENOMENOLÓGICA

O diagnóstico de problemas da Avenida Marginal fazem denotar situações provenientes de uma falta de análise fenomenológica ou de uma análise deficiente, que levou a que fossem cometidos diversos erros no planeamento e execução da Avenida Marginal.

Poderá apontar-se esta como a primeiro erro deste processo, visto ter sido expressa nas intenções do processo *“demolir tudo o que fosse isento de valor histórico e artístico, valorizando o espaço público como forma de monumentalizar o edificado histórico da cidade”*.

A demolição do Fortim de São Pedro faz cair por terra esta intenção. A incapacidade de integrar um elemento relacionado com a história militar da ilha quer pelas suas características, quer pela sua marca histórica, através da sua musealização ou reabilitação ou simplesmente pela não demolição, fazem perceber a insensibilidade para a própria intenção enunciada nas premissas do processo da Avenida Marginal.

A relação com o monumento, também referida por Fernando Távora, neste caso, não foi premissa projetual para *“monumentalizar o edificado histórico da cidade”*.

Para além disso, a cidade e a sua evolução urbanística gradual são, por si só, um documento vivo da sua história e caracterizadora de um povo e das suas vivências. A relação com o mar através de ligações pontuais e pitorescas como o caso da Travessa do Arco ou da Rua da Alfândega desapareceram, perdendo-se uma série de características abstratas inerentes à sua intenção.

“A escala, os pontos de vista, os silêncios, as distâncias, as articulações, constituem estruturas organizativas – muitas vezes não construídas – mas que têm relevância decisiva nas correlações que estabelecem com o lugar.”¹¹⁴

Perderam-se, não só diversas características abstratas da cidade, como da arquitetura de conjunto, provocada por demolições sucessivas ao longo da costa para abertura de novas vias, interrompendo conjuntos arquitetónicos como a Rua dos Mercadores para

114 Rui Barreiros DUARTE,(2002), “Os Valores do Lugar” in *Arquitectura e Vida*, Lisboa, Abril 2002, p.68.

a abertura da Rua Dr. José Bruno Tavares, com uma largura desproporcional relativamente às ruas às quais faz ligação e com edificado em massa e altura, sem relação com as edificações do mesmo local.

DESARTICULAÇÃO ENTRE ENTIDADES NA EXECUÇÃO

Neste caso, pôde denotar-se a desarticulação entre os serviços intervenientes na execução do plano da Avenida. As questões minuciosas, como a topografia, para se proceder a uma melhor ligação do existente à nova Avenida, estão desarticuladas da execução do plano.

Segundo a Repartição de Obras do Ministério das Obras Públicas, houve o cuidado em acompanhar o elaborar o projeto de execução, *“em especial da sua ligação aos restantes arruamentos citadinos”*. Contudo, remetem para os serviços locais o problema das ligações e acessos à nova Avenida, no que concerne a *“minuciosos elementos topográficos e de outras naturezas, que só no local se poderão obter”*.¹¹⁵

Este fato revela uma desarticulação entre os serviços, denotando-se alguma incompetência por parte da Repartição de Obras do Ministério das obras Públicas, no que respeita à responsabilidade de um projeto de execução. É precisamente nesta fase de projeto que se articulam e verificam os mesmos pormenores apontados por estes serviços.

FALTA DE DIÁLOGO POR PARTE DAS ENTIDADES

A resposta do Ministro das Obras Públicas ao Manifesto “Sr. Ministro”, revela uma certa arrogância e falta de diálogo das entidades com o povo, qualificando de *“totalmente descabida a atitude do “grupo de architectos” que levantou a questão”*¹¹⁶

A verdade é que não se pode qualificar de descabida a argumentação de ambos os manifestos, que revelavam argumentação válida e forte, por parte de arquitetos para, pelo menos, levar a uma discussão pública do assunto, o que não veio a acontecer, tornando-se como incontestável por parte dessas entidades a decisão aprovada para os alçados da Praça Gonçalo Velho.

115 AMPD. Cópia autenticada da informação ao Exmo Snr Director Geral N^o124 – Processo n^o D-8-14/57. 25 de junho de 1948. (Anexo 3)

116 AMPD. Carta do secretário do Governo Civil, Ponta Delgada, 8 de Março de 1954. (Anexo 5)

3.2.CALHETA PERO DE TEIVE

3.2.1 Análise histórica

A segunda fase da construção da Avenida Marginal consistiu na construção do troço Este, prolongando a Avenida Marginal até à zona da Pranchinha, passando junto à Calheta Pero de Teive. Neste local, a construção implicou o aterro do antigo porto.

Numa reunião efetuada a 10 de Setembro de 1964, conforme atesta a respetiva Ata, são explanados os pontos de vista e observações da Câmara Municipal acerca do Plano da 2ª fase, da autoria do Arquiteto Nereus Fernandes, ainda a aguardar aprovação por parte do município. Nessa reunião, foi essencialmente discutido o problema da eventual deslocação dos pescadores do porto da Calheta, caso este fosse demolido.

O plano previa a demolição do porto de pescas e a construção de uma piscina.

Foi discutida a solução de transferir os pescadores para o Porto dos Carneiros, em Lagoa, por ser o mais próximo. Contudo, outros problemas surgiam: para albergar esses pescadores, o Porto dos Carneiros necessitava de uma ampliação dado virem a ser o triplo dos pescadores. Além disso havia que contar com as famílias dos pescadores nessa vila, cerca de 500 pessoas, e corria-se o risco de não haver mercado para uma concentração tão grande de peixe.

São assim explanadas as preocupações sociais:

“(...) será lícito e justo impor-se a deslocação de uma população de cerca de quinhentas pessoas, ferindo-se os direitos adquiridos por essa população que livremente havia escolhido a sua profissão e local de trabalho e acrescentando-se ainda, novas dificuldades aos seus já escassos meios de vida?”.

(...)

“Para obviar aos inconvenientes apontados e porque julgo que a Câmara não pode nem deve alhear-se das implicações de ordem económica e social que acarreta a eliminação do porto de pesca da Calheta, proponho que se manifeste ao arquitecto urbanista e às entidades encarregadas de estudar e executar o prolongamento da Avenida Marginal o desejo que tem a Câmara Municipal de Ponta Delgada de ver poupado o porto de pesca da Calheta”.¹¹⁷

117 AMPD. Acta da reunião ordinária da Câmara Municipal de Ponta Delgada, de dez de Setembro de mil novecentos e sessenta e quatro. (Anexo 10)

Nesta reunião ficou então deliberada a consulta à Direção Geral dos Serviços Hidráulicos, Junta Autónoma dos Portos de Ponta Delgada e Direção Geral dos Serviços de Urbanização, procurando nessas entidades uma solução para o referido problema.

Em resposta, a Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada, descarta responsabilidades nessas construções, remetendo a responsabilidade para o Ministério das Obras Públicas, a mesma entidade que havia procedido ao estudo e planeamento das obras da primeira fase.¹¹⁸

Em 1967, após ter tido conhecimento que o início da 2ª fase estava pendente da intenção de manter o porto de pescas da Calheta, o então presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada, Jorge Palhinha Moura, reitera ao Diretor Geral dos Serviços de Urbanização a intenção de poupar o porto de pesca, se possível, embora não se opusesse ao seu desaparecimento caso fosse necessário, *“apenas manifestou o desejo de o poupar pelos inconvenientes que adviriam para a classe piscatória e outros”*.¹¹⁹

A 31 de Julho de 1971, o Presidente da Câmara de Ponta Delgada de então, Dinis Agostinho Pimentel da Silva solicitou em carta ao Ministério das Obras Públicas, o financiamento para a construção da segunda fase, da já então denominada, Avenida Infante D. Henrique, 19 anos depois da inauguração do primeiro troço da Avenida Marginal.¹²⁰

Já em 1973, a 12 de Julho, e sem terem ainda iniciado as obras, a Câmara Municipal, cujo presidente já era Dinis Agostinho Pimentel da Silva, delibera por unanimidade aterrar o porto de pescas *“porque a solução do aterro conduz a aumento de património resultante da conquista de terrenos ao mar sem que se prejudiquem quaisquer interesses do urbanismo existente”,* e que *“(...) uma solução que implicasse a construção de uma ponte para vencer este vão, se afigura muito dispendiosa (...)”* e que *“a solução sobre aterro em nada prejudica qualquer instalação que para Sul do traçado da Avenida se pretende fazer com vista a apoio a barcos de recreio”*.¹²¹

118 AMPD. Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada, 27-10-1964. (Anexo 11)

119 AMPD. Carta do Presidente da Câmara de Ponta Delgada, Jorge Palhinha Moura ao Diretor Geral dos Serviços de Urbanização. 17 de julho de 1967. (Anexo 12)

120 AMPD. Carta do Presidente da Câmara de Ponta Delgada, Dinis Agostinho Pimentel da Silva, ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações. 31-07-1971. (Anexo 9)

121 AMPD. Cópia de parte de acta da reunião da sessão da Câmara Municipal de Ponta Delgada, realizada em 12 de Julho de 1973. (Anexo 13)

Em Novembro do mesmo ano, 1973, era aprovada pelo Ministro das Obras Públicas a execução da 2ª fase da Avenida Marginal, com um troço de 400 metros entre São Pedro e a 1ª Travessa da Calheta, o troço da Rua D. João III entre a 1ª Travessa da Calheta e a Rua Eng.º José Cordeiro, numa extensão de 100 metros, construção da variante para alargamento da Rua D. João III, entre o cruzamento da Rua das Laranjeiras e o nó da Grande Circular, também a construir, num troço com 800 metros.¹²²

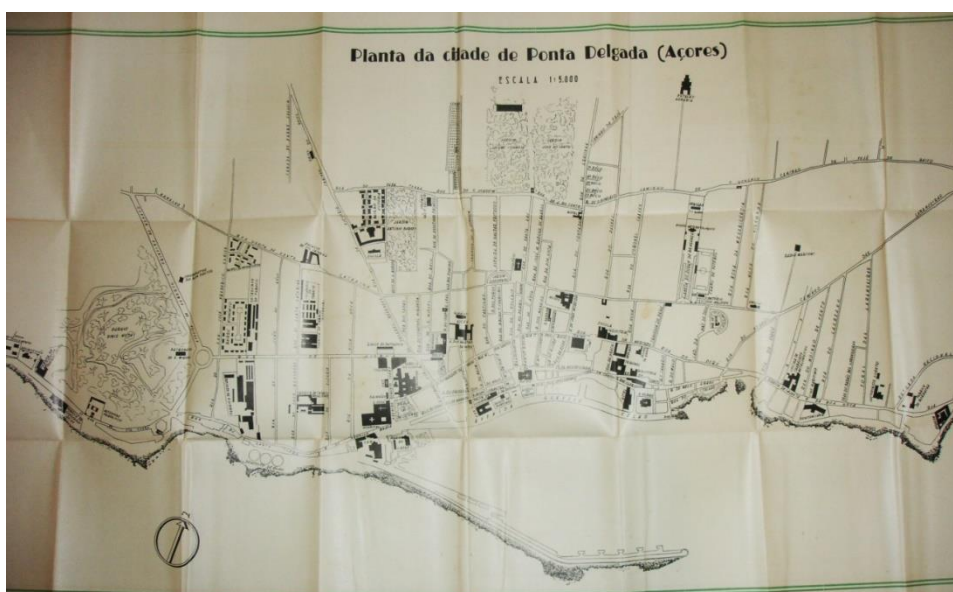


Fig. 79—
Mapa
turístico de
Ponta
Delgada,
anos 60,
ainda sem a
2ª fase da
Avenida
Marginal
construída

Contudo, só a 6 de Junho de 1989 a Comunidade Económica Europeia aprovou o projeto do prolongamento da avenida, orçado em dois milhões de contos. A adjudicação desta fase da construção deu-se a 16 de Novembro de 1990, que incluía a marina e zonas náuticas, sendo concluída a 8 de Março de 1992.¹²³

122 AMPD. Minuta da Acta da Reunião de 29 de Novembro de 1973 da Câmara Municipal de Ponta Delgada. (Anexo 14)

123 Walter Manuel Pacheco CARREIRO, *Ob. cit.* p.119

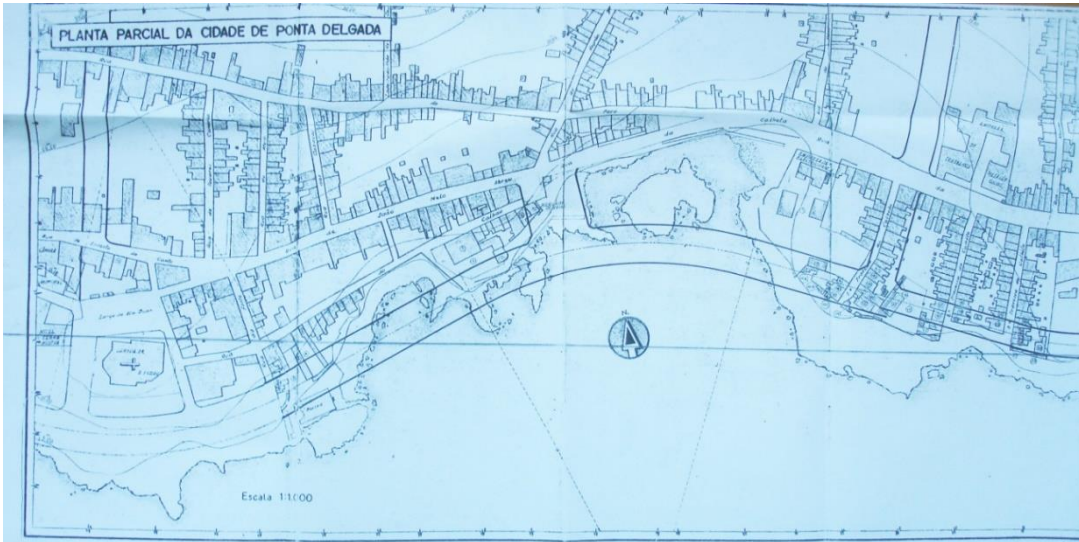


Fig. 80– Planta Parcial da cidade de Ponta Delgada, representando a 2ª fase da construção da avenida.



Fig. 81– Calheta Pero de Teive em 2007

À semelhança do que sucedeu na primeira fase da obra, também a 2ª fase da construção da Avenida Marginal levantou contestação por diversos meios.

Associação para a Defesa e Investigação do Património Cultural e Natural de São Miguel (1983)

Em 1983, a Associação para a Defesa e Investigação do Património Cultural e Natural de São Miguel elaborou um estudo alertando para as consequências da construção do novo troço da Avenida Marginal.

Neste documento faz-se referência à Calheta Pero de Teive como “*varadouro de pesca, (...) que nasceu virado para o mar. (...) Aqui, nos primórdios, se aconchegaram as suas primeiras casas (...)*”¹²⁴

Faz-se referência ao erro e às consequências resultantes da construção da primeira fase da obra, apelando-se para que se evitasse a repetição do mesmo erro na Calheta Pero de Teive:

“Na ansia do progresso que todos desejamos, por isso mesmo, lhe queremos salvaguardar a feição marítima de então, num marco tanto quanto possível da sua irrefutável personalidade. Se o “concreto” a desvirtuou das suas !arcadas”, do “Cais da Alfândega”, avançam agora, em larga cavalgada gigantes de desmesurada altura e altivez, em nome dum discutível progresso.”

No mesmo documento, são ainda enumerados vários factos marcantes da história da Calheta Pero de Teive, caracterizada ao longo do tempo como local de prestígio, também já relatada anteriormente por outras figuras.

São ainda mostrados alguns exemplos do edificado que sobreviveu ao longo dos tempos, hoje ameaçado pela nova construção.¹²⁵

Movimento “Queremos a Calheta de volta” (2013)

O movimento surge por parte dos habitantes da Calheta, na sequência das novas construções no aterro da Calheta, que descaracterizaram o local. Neste movimento, reclama-se a história e a própria vista para o mar de uma localidade que, com ele, viveu durante quinhentos anos em comunhão.

124 Calheta Pero de Teive, Ponta Delgada, Estudo Associação para a Defesa e Investigação do Património Cultural e Natural de São Miguel, 1983, p. 2

125 Ibidem

Para este movimento, a não conclusão das obras agravou a situação, fazendo com que fosse enviada uma petição à Assembleia Regional a 13 de Março de 2013. Nela os signatários pedem o abate do inacabado centro comercial e a limpeza do local para usufruto da cidade, assim como a responsabilização dos promotores da situação.¹²⁶

Contestação individual (2013)

Contra um anunciado fracasso, um ex-funcionário da Secretaria Regional das Obras Públicas, conhecedor da evolução da situação dos empreendimentos na Calheta, escreve no jornal Açoriano Oriental a mostrar a sua indignação pela construção dos empreendimentos no aterro da Calheta Pero de Teive, ao que diz ser fruto de pressões económicas. Num excerto do seu protesto, é-nos feito um relato da evolução do processo e das pretensões para o local:

“Conheço bem, desde o seu início, o percurso urbanístico dos terrenos da Calheta de Pêro de Teive, que resultou do prolongamento para nascente da Avenida Marginal da cidade.

*Fazia eu então parte dos quadros da Secretaria Regional das Obras Públicas (...)
Num esboço de um plano urbanístico para a cidade, apresentado à Câmara Municipal de Ponta Delgada por incumbência desta (...), propunha liricamente que o prolongamento da Avenida se realizasse a partir de uma ponte sobre as águas e os calhaus da Calheta, deixando esta pitoresca zona da cidade a respirar o perfume do passado, embora ciente que algo teria que mudar, que os pescadores e os seus barcos se retirariam e que outras transformações poderiam permitir outras utilizações, em fim, uma pretensão minha algo ilusória, dado que a sensibilidade local não era compatível com tal proposta.*

(...)

E assim, o Governo da Região tomou posse daquele espaço aterrado, que em boa verdade deveria desde logo ter sido cedido à administração de cidade, por plausíveis e justas razões. Mais tarde e ainda no Governo do PSD, o espaço passou a contar com algumas ideias para a sua utilização como zona de lazer, (...)

(...) começaram a sentir pressões para a utilização daquele espaço por entidades privadas, com subtis desvios do programa inicial, prevendo já a sua utilização para aproveitamento turístico e acompanhamentos afins.

126 António Eduardo SOARES DE SOUSA. *Os despropósitos urbanísticos, a Calheta e a reação dos cidadãos. Açoriano Oriental*. 16 de Out de 2013

Dá a intenção de construir um hotel casino de 5 estrelas, em terrenos comprados junto das instalações da EDA, foi um passo rapidamente assumido e posteriormente largamente ampliado, precisamente para os terrenos livres do aterrado espaço da Calheta, pertença da Região.

(...)

E de facto o tempo, esse rigoroso avaliador dos erros ou dos êxitos humanos, veio dar-nos razão, pois as construções inacabadas naufragaram por falta de dinheiros e hoje são aquele espetáculo doloroso e penalizante da imagem da cidade na sua marginal, restando ali incompletas, desleixadas e inúteis.

(...)

No entanto e passados alguns anos de expectativa e desagrado, vozes cívicas vieram manifestar publicamente a sua revolta (...)

(...)

E porquê as facilidades concedidas pela administração política e municipal na ocupação daquele espaço e na prossecução do empreendimento, sem a rigorosa avaliação dos empreendedores particulares e seus apoios bancários?

E como foi possível aos decisores urbanísticos, ambientais e culturais não travarem com obstáculos legais aquele desmesurado empreendimento? (...).¹²⁷



Fig. 82–Calheta Pero de Teive em 2014.

127 Ibidem.

3.2.2 Diagnóstico

À semelhança do que sucedeu na primeira fase da construção da Avenida Marginal, foram cometidos diversos erros na análise concetual do projeto, levando a que o resultando replicasse problemas semelhantes do ponto de vista urbanístico e da perda de memória do lugar.

Também neste caso, e no seguimento da mesma obra, não foram tidos em conta os erros resultantes da falta de uma boa análise fenomenológica e das características urbanas e históricas da cidade.

Embora a Câmara Municipal tenha manifestado a vontade de salvaguardar o porto de pescas, tentando junto do arquiteto uma solução para o salvaguardar, nunca o fez com o intuito de manter o sentido urbano e característico da zona da Calheta, mas sim para não criar o problema da deslocação dos pescadores e famílias desta zona para Lagoa. Contudo, esta constitui já uma posição assinalável e de alguma preocupação, se comparada com a posição do mandato posterior, em que o então presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada, Dinis Agostinho Pimentel da Silva, defende a solução do aterro porque *“conduz a aumento de património resultante da conquista de terrenos ao mar sem que se prejudiquem quaisquer interesses do urbanismo existente”*.¹²⁸

Neste caso, o conceito de património foi completamente desvirtuado, fazendo-se a troca da não condenação do verdadeiro significado do lugar e do conjunto arquitetónico e patrimonial pela conquista de terra ao mar como sendo ganho de património.

Na mesma linha de pensamento, e tendo em conta que “urbanismo” engloba as mais diversas características físicas e abstratas já aqui enunciadas, é outro erro referir que os interesses urbanísticos não serão prejudicados.

A verdade é que o foram, não só pelas consequências do aterro do antigo porto de pescas e pela construção da 2ª fase da Avenida Marginal, como pelas consequências que essa decisão teve no futuro.

Neste caso, esta decisão de aterrar o porto de pescas da Calheta possibilitou a construção de edificações desproporcionais, fazendo valer o erro inicial e perpetuando-o, desenvolvendo outros ao longo do tempo que se auto justificam pelo erro inicial irreversível.

128 AMPD. Cópia de parte de acta da reunião da sessão da Câmara Municipal de Ponta Delgada, realizada em 12 de Julho de 1973 (Anexo 13).

O edificado que anteriormente constituía a pitoresca localidade da Calheta perdeu o seu sentido de conjunto pela construção de novos empreendimentos e pelo corte radical de ligação ao mar que determinava a sua forma urbana concreta. A escala desses edifícios e a sua posição retirou o seu carácter de conjunto e passou a ser o alçado da localidade, que anteriormente tinha o mar como frente.

Determinados espaços como os espaços de lazer e de contemplação do mar foram desvirtuados e perderam o seu real significado.



Fig. 83 e 84– Calheta Pero de Teive



Fig. 85– Espaço onde se via o mar

O edificado em massa e em altura resultou numa diferença de escala das construções da Avenida Marginal com a pré-existência, desvalorizando o património pela perda de noção de conjunto urbano.

Relembrando um dos principais propósitos da construção da Avenida Marginal: *“(...)Foi projectada (...) principalmente para resolver um grave problema de estética com o desaparecimento de trazeiras de edifícios e construções miseráveis cujo*

conjunto desordenado forma um “fundo” que sugestiona desagradavelmente quem, por via marítima, chega à capital dos Açores.”¹²⁹

Neste caso, já não existiam traseiras de edificações que se “devesse” ocultar, como aconteceu nas intenções da 1ª fase. Todas as construções estavam voltadas para o mar.

O erro de aterrar o porto da Calheta resultou na possibilidade de se edificar em massa e altura, numa rivalidade de escalas e de simbologia entre essas edificações e a pré-existência.

Embora que no mesmo sentido, de pretenderem a destruição do porto, a posição de diferentes autarcas mostrou-se diferente na abordagem ao assunto.

Durante o processo foi notória a dificuldade em projetar com o lugar, optando-se pela destruição e não pela integração, apesar dos alertas e das contestações vindas da população para não se repetir as consequências resultantes da primeira fase da obra, “(...) *em nome dum discutível progresso.*”

Contudo, o alerta não surtiu nenhum efeito e não foi levado em linha de conta na decisão do poder local.

As pressões políticas e privadas também se fizeram sentir para utilização do espaço do aterro da Calheta por privados, para construção de um hotel Casino, como relata Soares de Sousa no jornal Açoriano Oriental.

À semelhança do que sucedeu na primeira fase da construção da Avenida Marginal, em nada e em nenhum lugar é possível reviver ou lembrar a história deste local. Perdeu-se a memória do lugar.

129 AMPD. Rua Marginal de Ponta Delgada. Carta de João Aguiar. 7 Junho de 1952. (Anexo 6)

3.3 CAMPO DE SÃO FRANCISCO/ PRAÇA 5 DE OUTUBRO

3.3.1 Análise Histórica

PROPOSTAS

Em 1938, foram apresentadas propostas para a requalificação do Campo de São Francisco, A informação escassa acerca dessas propostas apenas permitem a sua análise através do desenho.

Proposta 1- Raul Lino

Na proposta de Raul Lino denota-se uma intenção de manter a forma da praça e a centralidade do coreto, procedendo-se um novo plano de arborização. A norte, é proposto uma espécie de alpendre, junto ao local onde se situa atualmente a estátua de Madre Tereza da Anunciada e do local que se assinala a morte de Antero de Quental.



Fig. 86- Planta da Proposta de Raul Lino



Fig. 87- Desenho de Raul Lino com proposta de alpendre

Proposta 2 – Assinatura ilegível

Nesta proposta, demarca-se ainda mais a centralidade da praça pela criação de uma circunferência pedonal entorno do coreto. A zona ajardinada delimita essa centralidade e a marcação de dois eixos no sentido Norte/Sul e Este/Oeste.

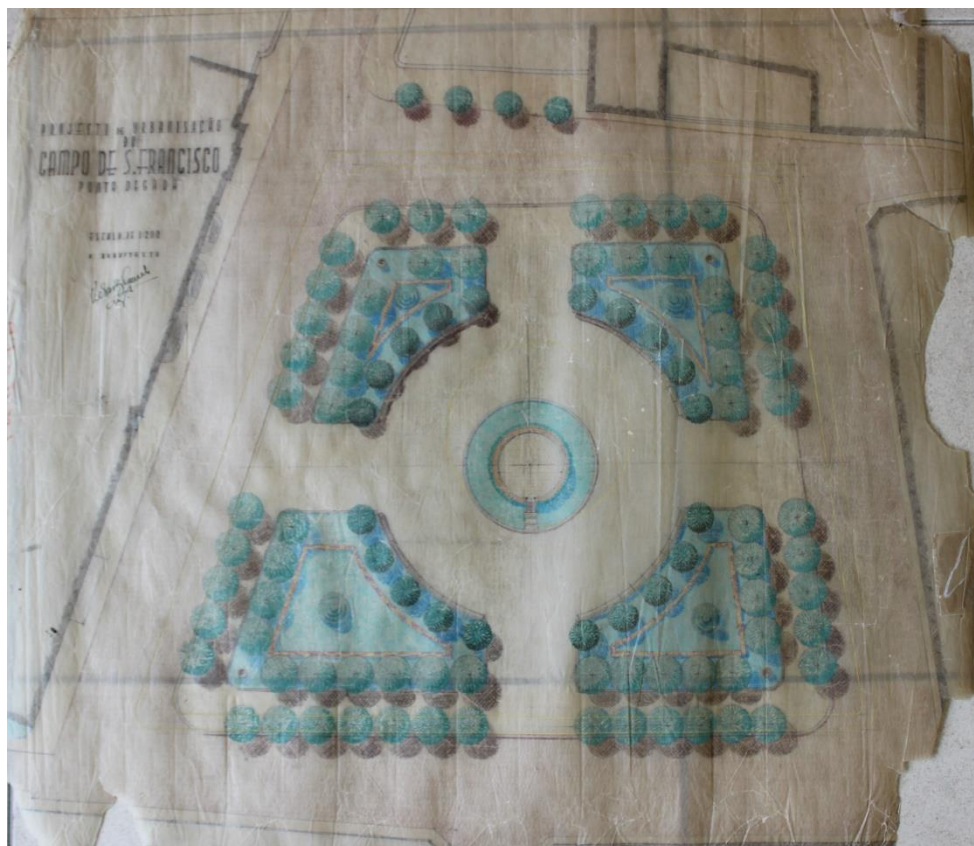


Fig. 88- Planta da Proposta 2, de autoria não identificável

Proposta 3 - autor desconhecido

Nesta proposta, o desenho não faz referência ao autor. Apresenta-se como a mais arrojada, propondo-se a alteração da forma da praça a Sul, de forma a alinhar com o edificado da frente marítima, aproximando a praça ainda mais do mar. Mantém-se o coreto, rompendo com a sua centralidade, parecendo haver a intenção de criar um desenho urbano irregular ao seu redor.



Fig. 89- Planta da Proposta 3. Autor desconhecido

Proposta 4 – Gilberto Medeiros

Foi a proposta vencedora e a que se concretizou. Demarca uma via interna ao redor das extremidades da praça, mantendo o coreto e a sua centralidade. A arborização e o equipamento urbano ocupa lugar na marcação dessa via.

Na sua memória descritiva, estava a intenção de manter tudo o que fosse possível:

“Foi projetado o alargamento das ruas que circundam a praça, dando-lhes os alinhamentos correctos e marginado-as com valetas para escoamento das águas das chuvas. Os dois passeios que se encontram no interior e no exterior da praça com parte em calçada em mosaico artístico e parte em calçada à portuguesa, são desmanchados. No seu lugar constroem-se passeios novos, mais largos (...).”

Manteve-se o Metrosídero do Campo de São Francisco, uma árvore centenária, plantada em 1870, que foi classificada de interesse público em 1965.

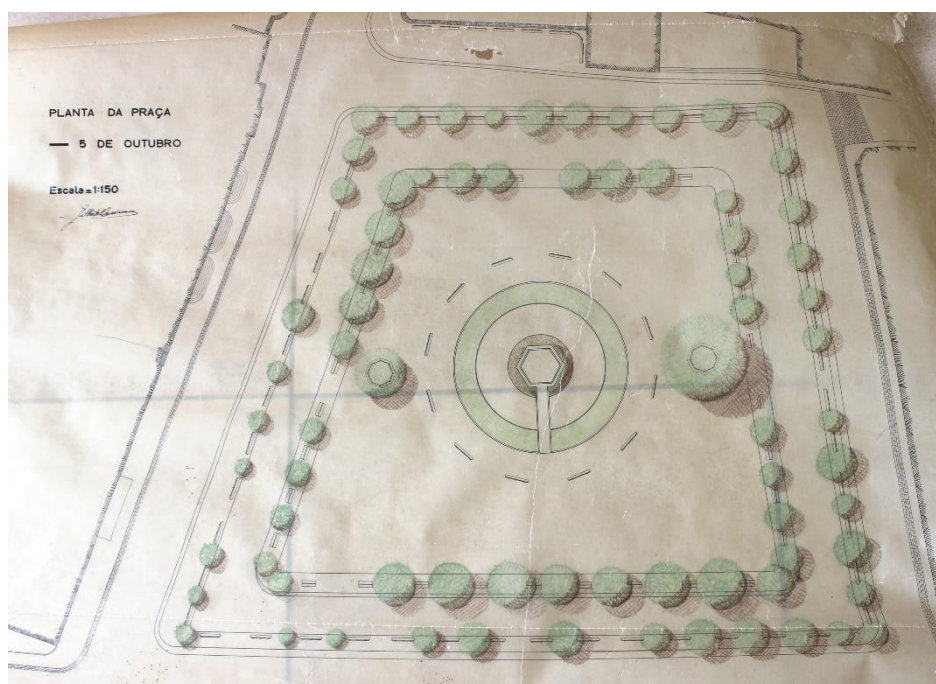


Fig. 90- Planta da Proposta 4, de Gilberto Medeiros

Em 2013, aprovou-se o projeto para nova requalificação do Campo de São Francisco, da autoria do atelier António Pardal. Uma obra com um custo de 1,1 milhões de euros tendo como prioridade manter "o património histórico".

Na apresentação pública do projeto, José Manuel Bolieiro, Presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada, afirmou que *"o essencial é preservar a praça, a sua história e aquilo que foi durante muitas gerações uma vivência no campo de São Francisco nós estamos por isso a aperfeiçoar e a valorizar, minimizando impactos de rutura com a nossa história"*, tratando-se de uma obra "necessária, reclamável e inadiável".¹³⁰

A memória descritiva do referido projeto de requalificação no Campo de São Francisco assume-se como uma *"requalificação urbana do Campo de S. Francisco, concretizando-se ao nível da pavimentação, substituição do mobiliário urbano, em estreita articulação com as infra-estruturas de rede de águas, instalações eléctricas e iluminação pública."*

Na descrição deste projeto, revelam-se as intenções de *"(...) ter em conta as características do local, de modo a evitar que os processos de transformação e/ou reabilitação resultem na perda progressiva dessas singularidades."* Contudo, também é descrita a ideia de que *"(...) quando a qualidade do novo é insignificante, a cidade nada ganha com as alterações e dilui a identidade que tinha"*, pretendendo-se assim, *"(...) minimizar os problemas já apontados sem entrar em linha de ruptura com o actual desenho da praça, que antes de mais, faz parte da memória colectiva da cidade, integrando-a desde o período quinhentista"*.

O projeto revela a intenção em focar-se essencialmente na questão da pavimentação do espaço, procedendo-se à hierarquização das diferentes zonas que compõem o Campo de São Francisco, sem modificar a sua composição.

130 Agencia LUSA, *Requalificação do Campo de S. Francisco apresentada em Ponta Delgada* in Açoriano Oriental 05 de Março de 2013



Fig. 91- Planta da Proposta do Arq. António Pardal, executada em 2013

Com a intenção de *“dignificar e valorizar o espaço de excelência do culto do Senhor Santo Cristo dos Milagres, efetuou-se o alargamento do adro através de um lajeado de pedra de basalto, procurando-se resolver a questão das acessibilidades com uma rampa e procedeu-se à marcação da zona Sul do adro (...) e do eixo circundante com pedra de olivina amaciada para pagamento de promessas pelos peregrinos.*

A intenção de projeto resume-se com *“a procura, utilizando os elementos existentes que fazem parte da memória colectiva, valorizar a sua história, estabelecendo novas prioridades.”*

3.3.2 Diagnóstico

O Campo de São Francisco revela uma evolução formal resultante do espaço sobrance das construções que o delimitaram. A sua estrutura formal e a sua composição perpetuaram-se no tempo, fazendo valer a sua importância de servir as festas religiosas pela sua dimensão. A proposta que requalificou o Campo de São Francisco em finais do Séc. XIX revela a intenção de manter a sua forma original e o seu espaço central livre de arborização e mobiliário urbano, criando um filtro verde no seu limite.

A proposta de requalificação de 2013 assenta sobretudo num jogo de pavimentos para hierarquizar o espaço.

Contudo, não há registos na história do pavimento que este tenha sido diferente nas zonas em que se procedeu à substituição da pedra de calçada pela pedra de olivina amaciada e de pedra de basalto, não se traduzindo na intenção que se pretendeu, que era a de utilizar “*elementos existentes que fazem parte da memória colectiva, valorizar a sua história*”.

Assim, a alteração não responde à intenção de recuperar a memória do lugar ou perpetuá-la. Neste caso, revela-se até uma certa subjetividade no desenho urbano de um lugar quinhentista.

A simples alteração do pavimento traduziu-se numa alteração da história e do paradigma do lugar.

O lajeado de pedra escura a Sul do Adro rompe com a intenção de manter a formalidade da praça, interferindo na sua perceção visual e adquirindo uma forma com alinhamentos informais e subjetivos, alheados de toda a formalidade do lugar.

Neste caso, também o pormenor devia ser sido tomado em conta durante a execução. A substituição do pavimento levou a uma alteração e corte do primeiro degrau do adro do Convento de Nossa Senhora da Esperança. A execução não só rompeu com os elementos históricos existentes como provocou um problema projetual, verificando-se agora uma escadaria com degraus com alturas diferentes.



Fig. 92- Adro do Convento de Nossa Senhora da Esperança



Fig. 93– Lajeado a Sul do Adro do Convento



Fig. 94– Passadeira à volta do Campo de São Francisco

É importante também referir que neste caso, não foram consultadas as propostas anteriores para o mesmo local, visto que a sua primeira consulta foi efetuada aquando da elaboração deste documento. Este facto revela também falta do estudo da história do local, visto que as propostas não executadas devem ser sempre tidas como documento histórico de intenções e ideias referentes a uma época.

4. REVISITAÇÃO DO PASSADO COM VISTA À VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO

A análise às últimas intervenções efetuadas nos três locais estudados leva-nos a concluir que decisões tomadas em relação aos mesmos, quer pontuais, quer relacionadas com a sua própria época de intervenção, poderiam ter tomado outro rumo no desenvolvimento da cidade.

A controvérsia da Avenida Marginal inscreve-se no contexto de meados do século XX em que a principal preocupação é a resolução do problema viário no núcleo da cidade, pela crescente afluência do automóvel.

Já as intervenções ocorridas na Calheta e no Campo de São Francisco são bem mais recentes. A Calheta surge como a continuação da primeira fase da Marginal, mas o seu planeamento e desenvolvimento deveria ter tido uma abordagem diferente, não só pela distância temporal relativamente àquela, que evitariam a repetição de determinados erros, como pelas técnicas e instrumentos mais desenvolvidos entretanto disponíveis, que possibilitariam uma abordagem diferente.

O mesmo acontece com o Campo de São Francisco, em que a intervenção recente devia ter contemplado os estudos em torno da memória dos lugares, assim como de salvaguarda da boa execução de obra.

Nos três casos de estudo, identificámos as consequências de erros processuais e de execução que levaram à perda da memória do lugar ou, pelo menos de desrespeito pelo património. Embora em fases e épocas distintas dos últimos 70 anos, grosso modo, esses erros tendem a repetir-se.

Pretende-se neste capítulo simular um cenário hipotético, em que as abordagens nessas intervenções teriam tomado outro rumo, com base nas informações e instrumentos existentes em cada época.

Na imagem seguinte, faz-se uma síntese cronológica das épocas de planeamento e intervenção nas três zonas. Embora com uma intervenção posterior a 1960, atribui-se a essa década o início do estudo do prolongamento da Avenida para a zona da Calheta, contemplando os planos propostos que surgiram para esse prolongamento.



Fig. 95 – Síntese cronológica das três intervenções estudadas

Como visto anteriormente, o caso da primeira fase da Avenida Marginal resultou em diversas falhas, quer do ponto de vista físico, relativamente à sua implantação, quer a nível sensorial, renegando algumas das características históricas e identitárias que compunham a cidade.

O Passado em revisão:

Por não haver outras soluções alternativas à Avenida Marginal, optou-se neste caso, por simular um hipotético cenário, através do exercício inverso: avaliar os erros efetuados e procurar uma solução que evitasse as consequências desta construção.

No plano de 1944, poder-se-ia ter evitado o erro de eliminar tudo o que levemente foi considerado isento de valor histórico, caso tivesse havido uma correta análise fenomenológica e histórica.

A análise fenomenológica identifica-se como o suporte de toda a conceção e deveria ter tido como base o estudo do lugar, procurando-se os seus significados, a composição arquitetónica e o simbolismo. É nesta fase que se procede ao primeiro contacto com o lugar, sem descurar os aspetos físicos e patrimoniais, bem como os significados históricos.

A destruição da linha de costa e de elementos de referência da sua história, pela demolição de alguns dos seus elementos mais icónicos e pela perda de um contacto físico mais próximo com o mar, levou à perda da ligação fluida que a cidade tinha com o mar.

A perda de diversos elementos, como o Fortim de São Pedro, o Cais da Alfândega e o simbolismo das Portas da Cidade, enquanto interface cidade/porto marítimo, apagaram a memória do lugar definitivamente, sem que haja possibilidade de recuperar, tornando-se cada vez mais caída no esquecimento de quem vai habitando a cidade.



Fig. 96 – Indicação das principais demolições e alterações

Deste ponto de vista, teria sido preferível incorporar esses elementos na composição da Avenida Marginal, optando por integrar em vez de destruir.

Contudo, esta solução não resolveria a identidade e a relação primitiva da cidade com o mar. Seriam desvirtuadas as relações da terra com o mar pela perda de sentido de determinadas relações físicas e sensoriais que a morfologia urbana da cidade assumia.

Para além disso, a falta de articulação entre as entidades envolvidas no projeto revelou a dificuldade em integrar a nova via litoral na topografia da cidade, denotando-se problemas com essa “colagem”.

A má execução ou dificuldade em resolver determinados problemas pode ser um motivo para procurar uma nova solução. No caso da Avenida, a relação com a topografia existente não foi resolvida da melhor forma, havendo zonas em que o acesso para a avenida é descendente, noutras, ascendente.

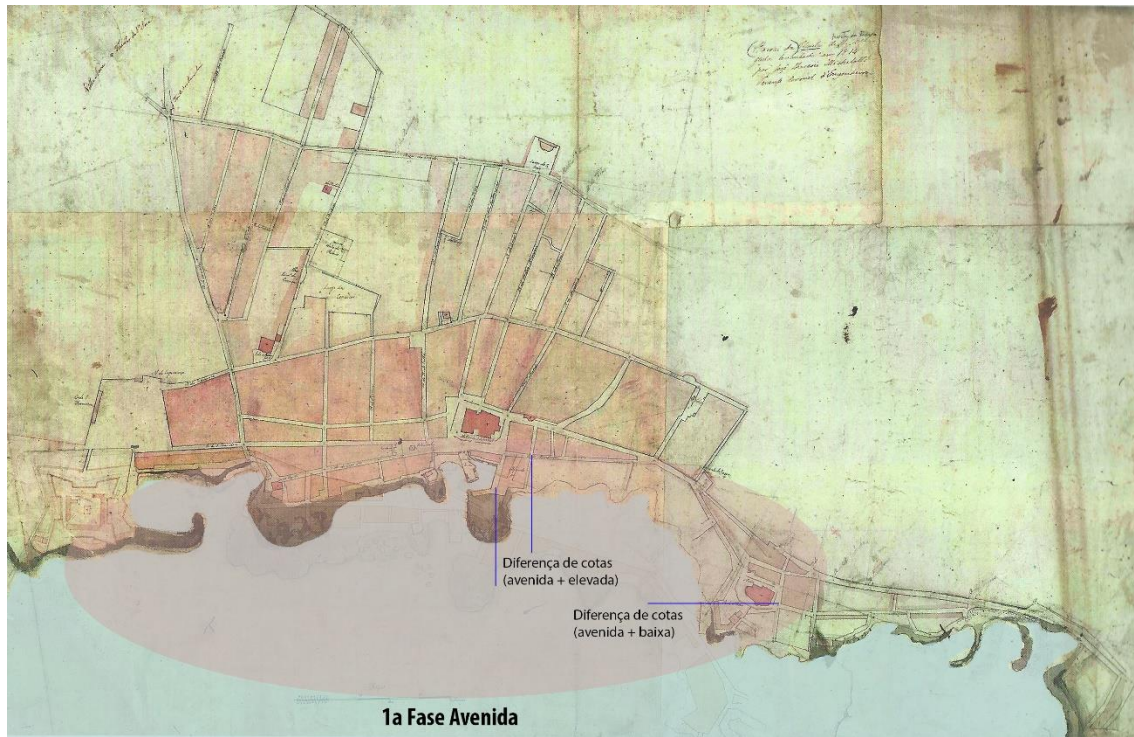


Fig. 97 – Diferenças de cotas identificadas



Fig. 98 – Consequencias da construção da Avenida

Embora assente numa visão analítica, podemos continuar este arrojado exercício de cenário hipotético, seguindo a metodologia atrás exposta, e a razão dada pela evolução da cidade.

Neste sentido, e analisando a evolução da cidade, poderia ter sido opção a resolução do problema do automóvel com uma via exterior ao núcleo central da cidade, na atual Avenida Antero de Quental.

Senão vejamos: na última década, algumas ruas foram fechadas ao trânsito por necessidade de limitar a circulação automóvel, havendo também intenções e planos de fechar outras mais. A circulação automóvel em torno da igreja da Matriz deixou de existir e na Rua dos Mercadores passou a ser limitada, o que prova que a crescente afluência do automóvel e a necessidade de atribuir partes estratégicas do centro urbano aos peões reverte as intenções que motivaram a criação da Avenida Marginal. A necessidade de valorizar o património também se revela inerente às opções tomadas nesse corte viário.

Analisando as imagens seguintes, é possível verificar que a cidade cresceu para Norte, sendo possível constatar uma certa demarcação do núcleo histórico da cidade pela via indicada desde o séc. XIX, o Papaterra, atual Avenida Antero de Quental.

Optando pelo desenvolvimento dessa via, como acabou por suceder com o seu prolongamento para ocidente (até ao topo da Avenida Príncipe do Mónaco) e para oriente (até ao Loreto/fajã de Baixo), será legítimo pensar que se resolveria de modo mais consistente o problema da circulação automóvel, mantendo o núcleo urbano costeiro, o património edificado e a memória do lugar.

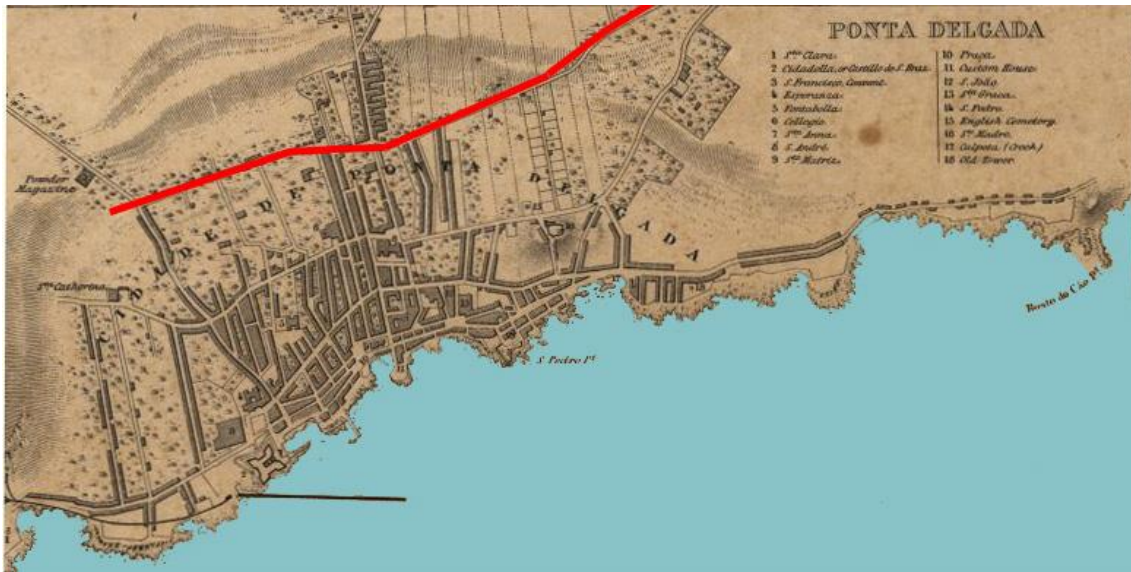


Fig. 99 – Planta da segunda metade do Séc. XIX, assinalada a via Papaterra/São Gonçalo



Fig. 100 – Planta atual, assinalada a mesma via (Papaterra/São Gonçalo)



Fig. 101 – Sobreposição das plantas do Séc XIX e imagem atual, observando-se o crescimento na costa.

Visão futura:

Baseando-nos na cidade existente, e assumindo tal como ela se caracteriza atualmente, também constitui um desafio reverter determinados problemas e salvaguardar determinadas zonas. O *genius loci* poderá, de diversas formas, voltar a fazer parte de determinadas zonas da cidade pela valorização patrimonial, de forma a recuperar uma parte substancial da memória do lugar.

Neste sentido, urge olhar para o atual plano da cidade numa perspetiva que não se apoie exclusivamente nos planos diretores municipais e nos regulamentos legais impostos aos interventores, procurando contribuir para o futuro da cidade, através de intervenções dignificadoras do conjunto patrimonial.

Nesta perspetiva, existem zonas que, mesmo sem a sua memória presente, poderiam ser dignificados, resolvendo também alguns dos problemas urbanísticos criados pela própria construção da Avenida.

Um destes casos é o logradouro criado nas traseiras do edificado da marginal, na zona onde se localizava o Cais da Alfândega. Trata-se de um espaço central do centro histórico e com grande simbologia no passado, sendo atualmente espaço de depósito de contentores de lixo, de estacionamento de viaturas e logradouro de todo o edificado construídos aquando do seu aterro.

Embora com algumas intervenções pontuais nos arcos que compunham o antigo Cais, o conjunto arquitetónico poderia ser reabilitado invertendo o processo de perda memorial.

A requalificação deste espaço, através da sua limpeza e repavimentação e da reabilitação do conjunto arquitetónico, poderia criar novos influxos de ordem patrimonial e simbólica, convidando as pessoas a entrar no espaço que anteriormente acolhia quem vinha por mar.

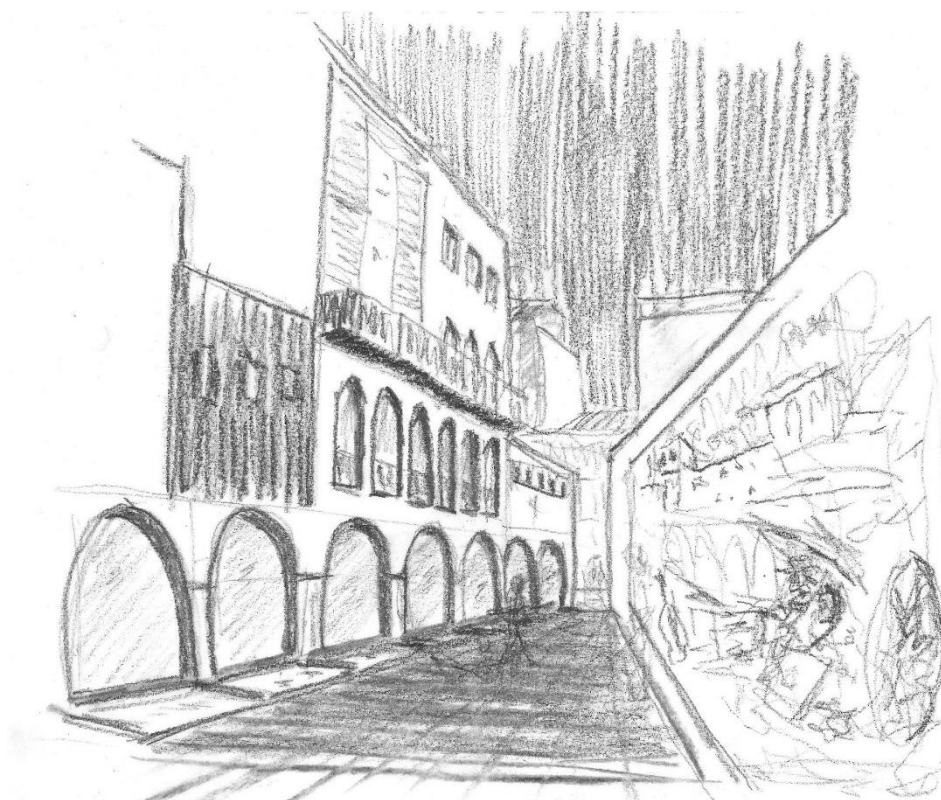


Fig. 102 – Esboço de proposta para zona do antigo Cais da Alfândega.

Por vezes pequenas e chamativas intervenções no pavimento ou no espaço envolvente fazem com que se retenha a atenção das pessoas que deambulam pela cidade, criando rotas de forma instintiva. Neste caso, a intervenção no pavimento com alusão ao mar ou mesmo a inclusão de água neste espaço, já seria uma forma de recuperar parte dessa memória, ainda que vise, sobretudo, uma tentativa de dignificar e não de recuperar totalmente a memória deste lugar. A inclusão de um marco alusivo à história do lugar poderia fazer recordar a sua história.

A baixa comercial

O comércio assumiu grande parte da importância da cidade desde a sua fundação, aliás, foi a principal causa da elevação de Ponta Delgada a cidade. Essa vertente comercial e da vivência gerada em torno das diversas transações, exposições e trocas de bens de que a cidade foi palco, dotaram a cidade de um simbolismo próprio, fazendo das suas ruas locais de passagem e de comercialização. Determinadas ruas assumiram mesmo nomes alusivos a essa vertente comercial, como é o caso da Rua dos Mercadores. A construção do porto artificial retratou o auge dessas dinâmicas.

Como referimos anteriormente, a memória do lugar também nos é dada pelas vivências da cidade, sob diversas formas. A reabilitação do centro histórico e a sua refuncionalização deveriam atrair habitantes invertendo o abandono gerado pelas políticas urbanas das últimas décadas e pelas novas formas de vida, que esvaziaram a centralidade do núcleo histórico, em proveito de espaços antes periféricos

Assim, a recuperação dessa vivência comercial passa pela reabilitação e reocupação do núcleo central da cidade: o espaço compreendido, sensivelmente, entre o Campo de São Francisco e a Igreja de São Pedro e delimitado a norte pela Rua Machado dos Santos, o qual foi, inclusive, o principal núcleo comercial da cidade, ao longo dos tempos.

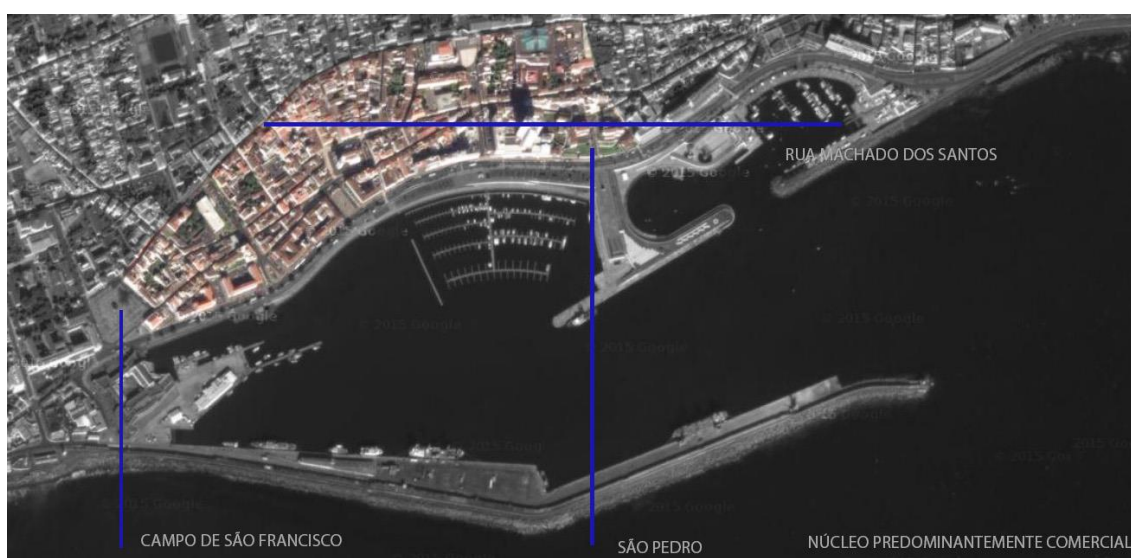


Fig. 103 – Proposta de valorização e reabilitação do núcleo comercial da cidade

De salientar que o sucesso dessa intervenção e recuperação remete para a utilização de boas técnicas de intervenção no edificado, assumindo intervenções contemporâneas que possam ser dignificantes e dignificadoras no seu emprego. Os programas de reabilitação do centro histórico lançados pelo município têm-se limitado a impulsionar e incentivar à reabilitação do edificado por privados, embora sem imposições significativas quanto a um cumprimento da manutenção da imagem da cidade e de conjunto urbano, perdendo-se a oportunidade de reabilitar a cidade de forma sustentável.

O caso da Calheta seguiu os contornos semelhantes aos da primeira fase da Avenida, tanto a nível construtivo como a nível de procedimentos. O prolongamento surge como predestinado após a conclusão da 1ª fase, em meados dos anos 50.

Dessa altura, até ao aterro do porto de pescas da Calheta, em 1991, vários foram os planos e ideias lançadas sobre o futuro deste espaço. Contudo, e mesmo após este distanciamento no tempo, a falta de análise fenomenológica acompanhou o pensamento de “desenvolver” a cidade, à semelhança do que acontecera cerca de quarenta anos antes, no desenvolvimento da primeira fase da Avenida Marginal.

Apesar do alerta e da contestação da Associação para a Defesa e Investigação do Património Cultural e Natural de São Miguel em 1983, sobre os riscos patrimoniais que a zona iria correr com a construção da 2ª fase da avenida, procedeu-se à execução da obra.

A falta de sensibilidade e conceito deformado acerca dos valores patrimoniais, levou a que a Câmara Municipal de Ponta Delgada, presidida por Dinis Agostinho Pimentel da Silva até 1974, deliberasse por unanimidade aterrar o porto de pescas. O voto foi expresso pelo seu presidente nos seguintes termos:

*“porque a solução do aterro conduz a aumento de património resultante da conquista de terrenos ao mar sem que se prejudiquem quaisquer interesses do urbanismo existente”.*¹³¹

131 AMPD. Cópia de parte de acta da reunião da sessão da Câmara Municipal de Ponta Delgada, realizada em 12 de Julho de 1973. (Anexo 13)



Fig. 104 – Esquema do prolongamento da Avenida e do Aterro do porto de pescas da Calheta



Fig. 105 – Esquema do prolongamento da Avenida com o edificado possibilitado pelo aterro do porto de pescas

O aterro do porto da Calheta resultou na possibilidade de se edificar em massa e em altura, numa desproporção de escalas e de simbologia entre as novas edificações e as pré-existentes.

Perdeu-se o antigo alçado do mar, as habitações junto ao porto de pesca e o sentido da escala do conjunto existente alterou-se, mais uma vez de forma irreversível.

Revisão das opções

Solução 1:

Analisando os contornos da situação, uma possível solução seria não aterrar a zona da calheta, procedendo a um afastamento da avenida, sobre o mar. Esta solução foi debatida nos anos 70, tendo Dinis Silva considerado que “(...)a construção de uma ponte para vencer este vão, se afigura muito dispendiosa (...)”¹³².Teria, porém, poupado esta zona da cidade à grande perda da sua memória.

Ao evitar-se o aterro do porto de pescas, afastava-se também a possibilidade de edificação na nova frente de mar. Assim, ter-se-ia mantido um certo sentido de proximidade com o mar, mesmo que num contexto de “mar domesticado”, pela existência de uma construção na sua frente. O alçado de mar teria permanecido, sendo mais difícil retirar o *genius loci* do local, que nasceu e se desenvolveu tendo por base a atividade piscatória.

132 AMPD. Cópia de parte de acta da reunião da sessão da Câmara Municipal de Ponta Delgada, realizada em 12 de Julho de 1973. (Anexo 13)



Fig. 106 – Esquema da solução 1

A recusa de pressões políticas e de subordinação a interesses privados teria permitido manter essa essência da Calheta, evitando a construção de empreendimentos gigantescos e de duvidosa rentabilidade.

Solução 2:

Outra possível solução teria sido a opção sugerida pelo Arquiteto Luís Cunha em 1977, de não prolongar a Avenida Marginal para a zona da Calheta, propondo a criação de um complexo náutico-turístico que incluía zonas balneares, marina e polidesportivo.

Também nesta solução, teria permanecido o essencial da memória do lugar da Calheta, pela introdução de um polo que estancava o prolongamento da via que era, para muitos arquitetos que projetavam para a cidade, inevitável.



Fig. 107 – Esquema da solução 2

Visão futura:

Neste caso, e também no sentido de dignificar e de tentar recuperar a memória do lugar, seria possível uma solução que passasse pela demolição de parte das galerias comerciais formando um conjunto inacabado e de grande impacto em altura, fazendo com que existisse edificado a partir da cota da rua apenas num dos lados, descobrindo a antiga frente de mar, podendo servir o topo das construções das galerias como cobertura percorrível e de contemplação do mar, e fazendo valer a simbologia do antigo lugar, embora nunca a reabilitação plena da sua memória.

A inclusão de um espelho de água neste espaço poderia aludir à memória da presença de água noutros tempos neste local. As zonas de contemplação do mar existentes manteriam a sua forma e função e a frente de mar permaneceria parcialmente recuperada.

A nível urbanístico, desfazia-se a barreira em que se tornou a passagem da Rua Eng^o. José Cordeiro para a Avenida Marginal, permitindo a permeabilidade pedonal entre as duas cotas e atraindo a população a esta zona que, atualmente, se assume como zona de passagem de veículos, sem atratividade residencial, comercial e de serviços nem de passeio pedonal.

Com este procedimento, poder-se-ia recuperar parte da memória do lugar. Por um lado, redesenhando o espaço público de um modo que aludisse à sua história, por outro, pela atratividade e vivência que poderia proporcionar, recuperando-se também a vida de um local que em tempos primou pela presença de quem vivia o comércio do pescado e onde o meio de transporte mais presente era o barco.

A proposta do Arquiteto Bernardo Rodrigues e do arquiteto paisagista Diogo Correia vai precisamente nesse sentido, propondo-se que se mantenha o piso existente do estacionamento coberto construído e criando “Zonas verdes para passeio e estar em tona de um espelho de água com 3mm de água onde crianças podem correr e brincar, e retirada água ser uma praça para eventos”.

Contudo, esta deve ser encarada apenas como mais uma proposta, enriquecedora num debate de ideias, devendo, proceder-se, sempre a concurso público como forma de transparência processual e para que se possa debater e eleger a melhor proposta para determinado local



Fig. 108 – Proposta do arquiteto Bernardo Rodrigues e do arquiteto paisagista Diogo Correia para a Calheta. Vista geral



Fig. 109 – Proposta do arquiteto Bernardo Rodrigues e do arquiteto paisagista Diogo Correia.

Mais uma vez, e já em 2013, as problemáticas da abordagem do local na sua vertente fenomenológica e de estudo histórico foram deficientes, fazendo com que a intervenção arquitetónica de requalificação do Campo de São Francisco conduzisse à subjetividade do projetista. Essa subjetividade seria dificultada caso existisse esse balizamento proporcionado pela história e análise da essência do lugar.

Contudo, e não havendo indicação da sua intencionalidade, a praça foi nivelada, aniquilando-se o seu murete circundante, podendo remeter, de uma forma mais ou menos forçada, à memória primitiva de terreiro, de rossio da cidade.

Opções históricas

Como referimos anteriormente, a execução da obra também levou a que determinados elementos marcantes, do ponto de vista histórico, fossem desrespeitados, como foi o caso da escadaria do adro do Convento de Nossa Senhora da Esperança.

Nesta intervenção, e caso a execução da obra tivesse ido ao encontro do valor histórico desses elementos no contexto individual e de componentes da estrutura do Campo de São Francisco, o cenário hipotético prender-se-ia com a boa execução das cotas dessa escadaria, evitando o corte da pedra dos degraus.

Neste contexto hipotético, também se torna legítimo questionar o desenho da praça criado pela introdução de outro material no pavimento alterando a sua forma. Esse desenho devia ter-se cingido à simplicidade do existente, caso tivesse sido respeitada

a memória do lugar e os princípios da análise fenomenológica - a procura do significado do lugar, composição arquitetônica e simbolismo - evitando despoletar outros sentidos e significados que a realidade não traduz, pela marcação do eixo circular em torno da praça e da criação do lajeado em pedra de basalto a Sul do adro do Convento, mais uma vez com alinhamentos de desenho subjetivos.

É possível a remoção do pavimento para retomar a forma primitiva da praça; porém, a situação mais gravosa tornou-se irreversível: o corte da escadaria do adro do Convento.



Fig. 110 – Planta da proposta de requalificação do campo de São Francisco com proposta para retomar a forma da praça.

Visão futura:

Neste contexto, e aceitando o existente, a recuperação da memória do lugar passaria, uma vez mais, pela reintrodução das ambiências perdidas. Embora se tenha mantido a dimensão religiosa, que perdura desde 1770, pela procissão do Senhor Santo Cristo dos Milagres, as dimensões militar e festiva foram esquecidas.

O terreiro como espaço de paradas militares deixou de existir, por força dos tempos, embora não tenha permanecido a memória desses acontecimentos neste lugar.

A dimensão festiva e dos diversos arraiais de que era palco esta praça também foi esquecida, embora a Câmara Municipal tenha tentado a sua reintrodução com as festas de verão que recentemente aconteciam neste local.

Neste sentido, a recuperação de parte dessa memória poderá passar por uma ação mais direta e informativa, podendo-se, através de um marco no local, resumir a sua história, fazendo alusão a essas dimensões esquecidas.

Não se trata, é certo, de recuperar o *genius loci*, mas de inculcar a importância deste lugar e das suas memórias, já que o seu esquecimento, ou, simplesmente, ignorância, tendem a perdurar.



Fig. 111– Ponta Delgada: Parte da Cidade.



Fig. 112– Vista de Ponta Delgada antes da Construção da Avenida Marginal.

CONCLUSÃO

A cidade de Ponta Delgada sempre viveu em contacto com o mar, marcada pelos portos, maiores ou menores que se afirmavam como portas de entrada na zona costeira e que, ao longo dos tempos, acompanharam o crescimento da cidade.

Durante séculos, a zona nuclear da cidade foi o ponto de chegada e partida de todos os que circulavam pela única via possível, a marítima. Até meados do séc. XX, o novo porto de Ponta Delgada tinha sido a maior e mais significativa alteração na frente da cidade, levada a cabo pela necessidade e importância mercantil que Ponta Delgada assumia no contexto atlântico.

Do Cais da Terra, Cais Velho, até ao aterro do pitoresco Cais da Alfândega, nos anos cinquenta, as “portas da cidade” carregavam a simbologia dessa entrada e saída da cidade que, diretamente, fazia a ligação ao centro da cidade, local representativo da religião, dos poderes e dos edifícios monumentais.

As ruas e ruelas que terminavam na costa, acentuavam as características de uma cidade próxima do mar e cuja proximidade denotava também essas artérias de características sensoriais muito próprias.

Estas características dotaram a cidade de Ponta Delgada de uma identidade muito própria e que, a par das vivências da cidade, se assumiram, noutros tempos, como elementos reconhecedores da memória do lugar.

O seu estudo traduz-se essencialmente na absorção sensorial de determinadas características de um lugar, que fazem do espaço físico edificado um espaço com significado e significância, envolto numa atmosfera que transcende o mero suporte físico de construções. É o conjunto das características físicas e sensoriais que tornam o espaço num lugar, pela adição da variante humana, da relação do homem com o lugar. É um conjunto de fatores que tornam o espaço num lugar único.

Para explicar esse percepção, Raymond Bayer, no seu estudo de 1956, dividiu o assunto em quatro fases: a experiência aberta; a intuição sensível; a organização estética do espaço e do tempo; e a intuição intelectual, compondo um estudo que intitulou de “experiência do belo”, com o intuito de desenvolver uma abordagem metodológica qualitativa de análise do espaço arquitetónico.

Martin Heidegger fê-lo em três pontos, assentes na questão do ser, na ontologia fenomenológica e na hermenêutica da existência, focando-se na procura de respostas para a análise do fenómeno. Embora com passos diferentes, o objetivo assentou sempre na tentativa de absorção de tudo o que o lugar nos mostrava, quer visualmente, quer sensorialmente.

Em Ponta Delgada, nos anos 40 do século XX, surgiu a necessidade de desenvolver a estrutura da cidade para “receber” o automóvel, aliada ao febril crescimento do movimento moderno, que marcava a época, tendo motivado o Município a acompanhar esse movimento, e encomendando um plano urbanístico ao arquiteto João Aguiar, em 1944.

A época do Modernismo levou a que se procurasse um progresso desmedido para a cidade de Ponta Delgada, com a construção da Avenida Marginal, assente numa teoria que implicou, sempre que necessário, o desaparecimento de elementos e construções que compunham a imagem e a história da cidade, como o Cais da Alfândega, o Fortim de São Pedro e a zona da Calheta, pelo aterro do seu porto de pesca e das construções em massa que surgiram posteriormente. Os documentos históricos do processo confirmaram a desvalorização em absoluto desses elementos para quem esteve envolvido nestas intervenções, que tiveram como ponto de partida eliminar tudo o que fosse “isento de valor histórico ou artístico”.

O plano do arquiteto João Aguiar teve como principal objetivo a revitalização da cidade, com a intenção expressa de demolir “tudo o que fosse isento de valor histórico e artístico”, valorizando o espaço público como forma de monumentalizar o edificado histórico da cidade, dando uma nova imagem à zona costeira.

Apesar de não ter sido executado na íntegra, as principais transformações previstas foram executadas, como o aterro do Cais da Alfândega para se proceder à construção da primeira fase da Avenida Marginal, a construção da Praça Gonçalo Velho e a deslocalização das “Portas da Cidade” para a zona Norte da mesma praça, tendo vencido a proposta do arquiteto Francisco Quintanilha, entre outras três propostas apresentadas.

As Portas da Cidade perdiam, assim, a sua função funcional e simbólica procedendo-se à sua musealização.

Contudo, o Plano de 1944, de João Aguiar apresenta uma falha na abordagem à cidade e nas opções projetuais, com a sua *intenção de demolir tudo o que fosse isento de valor histórico e artístico*. A abordagem é manifestamente descuidada pela forma subjetiva com que aborda a problemática e do que considera de valor *histórico e artístico*, motivada pelas convicções do estilo modernista, despojado de uma noção de conceito de conjunto patrimonial.

Foi com essa convicção que se procedeu ao aterro do Cais da Alfândega e de várias zonas da costa, e à demolição do Fortim de São Pedro, e do mercado do Peixe, em vez da reabilitação e reintegração desses elementos na nova estrutura da Avenida Marginal, que acabou por atribuir uma nova imagem à cidade, totalmente distinta da que sempre a caracterizou e que formalizava a memória deste lugar.

Coabitar com o existente é sinal de desenvolvimento, tanto pela manutenção da cidade como documento vivo das várias épocas, como pela evolução das suas camadas históricas sustentadas no passado, quer na sua vertente arquitetónica, inerente à sua história, quer nas próprias vivências da cidade, ou seja nas suas características abstratas que formalizam a sua essência.

Contudo, e se por um lado parecia não ser questionada a solução de levar avante o plano Aguiar, com uma revolução na imagem da frente-mar da cidade, já o mesmo não acontecia quando esse espírito modernista, da época, não era desenvolvido na totalidade das demais intervenções do plano, como foi o caso dos alçados da Praça Gonçalo Velho. Assim, e sem questionar as transformações que o espírito modernista impusera à cidade, através do plano de 1944, é com o mesmo espírito modernista que o arquiteto João Correia Rebelo e vários alunos de arquitetura contestam esses alçados, através do manifesto “Não!”, por considerarem uma solução “atemporal” e descontextualizada da época.

Por não ter conseguido impedir o prosseguimento das obras, João Correia Rebelo insiste e lança o manifesto intitulado “*Senhor Ministro*”, invocando novamente a solução atemporal e historicamente descontextualizada em falso regionalismo das construções, recorrendo aos exemplos pombalinos do séc. XVIII como comparação. Era assim contestada a dissonância entre o desenvolvimento da cidade e a marca conservadora desses alçados anacrónicos para a época.

O diagnóstico efetuado ao longo deste trabalho permitiu evidenciar certos problemas que advieram da construção da Avenida Marginal, como sejam as diferenças de topografia e de ligação entre a cidade pré-existente e a nova via, resultado da falta de cuidado no estudo da pré-existência e falta de articulação entre entidades na conceção da obra. Este aspeto é evidenciado na correspondência entre a Repartição de Obras do Ministério das obras Públicas, e a Junta Geral do Distrito, Junta Autónoma dos Portos e Câmara Municipal.

Concluída a primeira fase do plano, a recusa do arquiteto João Aguiar em concluí-lo levou à procura de uma solução de continuidade, solução que recaiu em Nereus Fernandes, tendo este sido autor de um plano realizado em 1963, o qual, apesar de algumas discordâncias com o antecessor, seguia a herança da intenção de prolongar a Avenida Marginal para a zona da Calheta. Acabou por não se concluir este segundo plano devido a um acidente que incapacitou o arquiteto.

Se na primeira fase da Avenida as transformações na zona litoral da cidade pareceram consensuais, já na 2ª fase, essas transformações são questionadas de diversas formas, resultado da aplicação de um plano que já se desencontrava da realidade modernista e cujos resultados já tinham sido testados com a primeira fase da construção.

Os sucessivos fracassos em concluir os planos assolavam os vários arquitetos que tentavam resolver as problemáticas com que a cidade se deparava. Seguiu-se a proposta do arquiteto Luís Cunha, do arquiteto Soares de Sousa, e do arquiteto Gomes de Menezes, tendo apenas este último conseguido por em prática o seu plano, embora com algumas restrições e já numa fase muito tardia, 1982, relativamente ao aparecimento da problemática do congestionamento automóvel, verificado no troço final da Avenida, que a Câmara pretendia solucionar.

Dos vários planos, destaca-se a proposta do arquiteto Luís Cunha, a única que não previa o prolongamento da Avenida Marginal com o sacrifício do porto da Calheta. Ao invés, Cunha propunha a criação de um complexo náutico que estancasse esse crescimento viário, vindo a viabilizar com outros usos o antigo porto piscatório. O projeto assumia uma grande componente defensora do património edificado e das relações da cidade e com o mar. O arquiteto atribuiu a responsabilidade pelo abandono do plano aos interesses criados em torno dos projetos públicos, e apontou a seleção pouco criteriosa feita em torno dos projetos que apareciam na cidade de Ponta Delgada.

Eram, assim, denunciados certos interesses em determinados projetos e obras para a cidade, revelando, já nessa época, um afastamento entre os interesses do domínio público em prol de interesses de privados.

Também a proposta de Soares de Sousa introduzia uma forte componente patrimonial, pela introdução de políticas que pretendiam regular a imagem patrimonial da cidade, incluindo nas suas dimensões culturais e de lazer, deixando para segundo plano os aspetos funcionais. Contudo, previa o prolongamento da Avenida para a zona da Calheta. A proposta acabou por não ser executada por se tratar de uma grande intervenção na cidade e por, alegadamente, limitar o seu crescimento natural.

O edifício *Sol-Mar*, planeado entretanto, veio agravar a imagem da frente-mar, não só pela escala relativamente ao edificado costeiro, como pela dissonância em relação às características de toda a cidade.

Procedeu-se ao prolongamento da Avenida Marginal, perpetuando, de certa forma, as consequências e erros que a primeira fase revelara. Se nessa primeira fase a época modernista permitia reunir um maior consenso em torno das grandes transformações no centro urbano histórico, numa segunda fase, já com um certo distanciamento temporal, essas intervenções já se afiguravam fora de contexto, havendo uma certa consciência relativamente às questões de salvaguarda do património edificado e de conjunto das cidades.

O descontentamento em relação ao aterro do porto de pescas da Calheta para a construção da segunda fase da Avenida Marginal também se fez sentir, em 1983, quando a Associação para a Defesa e Investigação do Património Cultural e Natural de São Miguel elaborou um estudo alertando para as consequências de descaracterização que a construção do novo troço da Avenida Marginal iria trazer para a localidade. A zona do antigo porto de pesca fora aterrada, irradiando toda a atividade ligada a esse sector.

Ao contrário da primeira fase de construção da Avenida Marginal, a segunda fase fez levantar maiores protestos, notando-se uma maior participação cívica da população relativamente às novas alterações na cidade, já tendo por base a experiência daquilo que consideravam o fracasso do primeiro troço.

Apesar disso, a decisão do então presidente da Câmara Municipal de aterrar o porto de pescas derivou de um conceito deturpado de património, considerando que o aterro seria “ganhar património ao mar”.

A falta de consciência de património por parte do autarca revelou-se desastrosa, no que diz respeito à preservação da memória do lugar da Calheta, possibilitando com essa decisão, a construção de novos empreendimentos neste local, passados vários anos.

Foram esses empreendimentos que, já em 2013, motivaram os protestos do movimento “Queremos a Calheta de volta”, possibilitados pelo aterro do porto de pescas e das construções nesse local. Já com a ligação ao mar inexistente, os protestos agravaram-se com as obras por concluir.

O aterro do porto da Calheta levado a cabo nos trabalhos da segunda fase da Avenida Marginal e a posterior construção dos atuais empreendimentos foram o reflexo de dois erros que levaram à destruição da essência do lugar. O que antes fazia sentido com o mar, hoje carece dessa visão, pela escala desmedida dos novos projetos relativamente à pré-existência.

Essa situação foi o reflexo de sucessivos erros na abordagem e descuido da preservação do *genius loci*. A análise fenomenológica, que se pretende vir a ser o suporte de toda a conceção, deve ter como base o estudo do lugar, procurando os seus significados, a composição arquitetónica e o simbolismo. É nesta fase que se procede à identificação das características do lugar, dos seus aspetos físicos e... ao primeiro contacto com o lugar, sem descurar os aspetos físicos e patrimoniais, bem como os significados históricos. É a fase em que se experiencia o local nas suas variadas características e se absorve todo o seu significado.

Nesse sentido, denota-se um afastamento do estudo das questões fundamentais na intervenção na cidade e do património, e de toda a teoria que sustenta uma boa intervenção.

O caso do Campo de São Francisco apresenta-se como outro exemplo da falta de um estudo coerente das questões fenomenológicas, pela representação da importância do lugar na praça. Mesmo sem intervenção no edificado nesta fase recente, a simbologia em torno do mesmo pode alterar-se com uma intervenção ou mudar o seu paradigma histórico.

A recente repavimentação alterou a configuração da praça, sem que a memória descritiva deste projeto apresente as razões para tal, podendo deduzir-se que houve uma decisão um tanto ou quanto subjetiva no seu desenho.

O bom resultado de uma intervenção sustenta-se, também, na correta execução de todas as suas fases projetuais, tanto no planeamento como na execução da obra. Essa falta de cuidado na execução da obra, quer no detalhe, quer em questões de escala maior, traduziu-se no desrespeito pelo existente, levando a estragos irreversíveis. Num lugar em que se pretendia maior dignificação do circuito religioso, a má execução da obra levou ao corte dos degraus da escadaria do Convento de Nossa Senhora da Esperança, acabando por não dignificar o adro deste convento de fundação quinhentista.

Perdeu-se ainda a oportunidade, com esta intervenção, de recuperar outras dimensões presentes na história do lugar, como a dimensão militar, entretanto perdida, e as vivências que fizeram desta praça o rossió da cidade.

Nos casos aqui estudados, a maior parte das consequências tomaram contornos que levaram à perda da memória do lugar de forma definitiva. É facilmente perceptível que, nos casos da Avenida Marginal quer na 1ª fase, quer na 2ª, que sacrificou a zona da Calheta Pero de Teive, o que tornava os lugares característicos e os dotava de carga simbólica era a sua proximidade com o mar, tendo sido aterrada uma grande extensão de costa com edificado e características únicas e com sentido intimamente ligado a uma cidade que sempre se relacionou com o mar, e que dava o real sentido e significado às vias, vielas, ruas e ruelas, distinguindo-as minuciosamente, tanto pelas suas características físicas, como abstratas e sensoriais.

Conclui-se, assim, que a carga simbólica desses lugares desapareceu, fruto da sua abordagem como espaços e não como lugares, compostos por todos os fatores que transcendem as variantes físicas.

Verificou-se, que essa perda deveu-se a diversos erros durante o processo de conceção e de execução, inerentes à falta de uma correta análise fenomenológica e histórica, ou simplesmente à falta delas.

A memória do lugar desapareceu de forma irreversível, restando apenas a possibilidade de intervencionar em pequenos detalhes no sentido de dignificar alguns desses espaços, que, tendo sido lugares, perderam a sua essência.

Certos aspetos não foram tidos em conta, como a história da cidade, nela inerentes os valores sociais, culturais, históricos e simbólicos.

Se é certo que o rumo desses processos podia ter sido diferente, não só pelas soluções alternativas que, mesmo à luz da época se colocaram como alternativas, mas também pelo correto estudo da metodologia que conduz a uma preservação da memória do lugar, é ainda mais importante encarar a cidade presente e procurar soluções adequadas para revalorizar o património e a memória dos lugares, sempre que possível.

Nos casos estudados, apenas alterações pontuais poderiam recuperar parte dessa memória dos lugares, ainda que de forma meramente ilustrativa ou simplesmente para dignificar o espaço.

Em suma, importa elucidar acerca da complexidade que envolve uma intervenção na cidade, pelos vários cuidados a ter no tratamento das mais variadas características físicas e históricas que a cidade encerra.

Devem evitar-se os erros que teimam em persistem, de forma a adotar uma correta metodologia para futuras intervenções, que garanta, ou pelo menos minimize, as consequências nefastas na evolução da cidade, cidade que é um documento vivo da História e das histórias de um povo.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

ARQUIVO MUNICIPAL DE PONTA DELGADA

AMPD, Francisco QUINTANILHA. *Memória descritiva do arranjo urbanístico dos terrenos confinantes a norte da Avenida Litoral. junto ao lado sul do largo da Matriz e junto ao edifício dos CTT, incluindo a deslocação dos arcos designados por “Portas da Cidade” em Ponta Delgada.* 29 de Março de 1952 (AMPD processo 71).

AMPD, Avenida Litoral - *Repartição dos serviços marítimos – Portos. Projecto da Avenida Marginal – Ponta Delgada – Mapa de Medições* (AMPD pasta 6)

AMPD, Avenida Litoral – 1 1947-1948 – (AMPD nº12 pasta 8/E)

AMPD, Avenida Litoral – 2 1952-1955 – (AMPD nº94 pasta 8/E)

AMPD, Avenida Litoral – 3 – (AMPD pasta 7)

Avenida Infante D. Henrique – *Construção da segunda fase 1967-1977.* (AMPD Pasta Projectos 7. Processo 76/03/111)

Estudo de ligação entre a Av. Infante D. Henrique e a rua dos Mercadores (AMPD pasta 7)

Plano de Urbanização II 1948-1955 (AHPD cota 56)

Planta da Proposta de Raul Lino. Desenho nº47, Gaveta nº1

Desenho de Raul Lino. Desenho nº47, Gaveta nº1

Planta da de autoria não identificável (Gaveta nº1)

Planta de autor desconhecido (Gaveta nº1)

Projeto e orçamento da obra de Urbanização da Praça 5 de Outubro – Campo de Sam Francisco. (AHPD Pasta Projectos 25. Documento 237)

Planta de Gilberto Medeiros

BIBLIOGRAFIA

AA.VV. (2000). *Arquitectura popular dos Açores*. Lisboa, Ordem dos Arquitectos.

Albergaria. Isabel Soares de (2012) *A casa nobre na ilha de S. Miguel: do período filipino ao final do antigo Regime*. Tese aprovada em provas públicas para obtenção do Grau de Doutor em Arquitectura. Instituto Superior Técnico. Lisboa (policopiado)

Associação para a Defesa e Investigação do Património Cultural e Natural de São Miguel. (1983). *Calheta Pero de Teive*, Estudo A.D.I.P. Ponta Delgada.

Afonso. Carlos Falcão. (2007). *Ponta Delgada. Vandalismo ou desenvolvimento?* Câmara Municipal de Ponta Delgada, 2ª edição. Ponta Delgada.

Almeida. José Alfredo Ferreira (2015) *O Gilvaz – Venturas e desventuras de mui ilustres figuras*. Letras Lavadas Edições. Ponta Delgada

Almeida. Rui Miguel Goulart de. (2002) *Território e paisagem na ilha de São Miguel Seculos XV a XVIII*. Presidência do Governo Regional dos Açores/Direção Regional da Cultura. Ponta Delgada.

Amado. Miguel Pires. (2005). *Planeamento Urbano Sustentável*. Coleção Pensar arquitectura. Edit. Caleidoscópio. Casal de Cambra

Andrade. José. (2003). *Concelho de Ponta Delgada. 500 anos de História. Cronologia de Figuras e Factos – 1499-1999*. Ponta Delgada, Câmara Municipal.

Ascher. François. (1998). *Metapolis, Acerca do futuro da cidade*, Trad. Álvaro Domingues. Celta editora. Oeiras.

Cabral. João Pedro dos Reis Ferreira (2012) *Análise Urbana da Cidade de Ponta Delgada O Papel dos Planos de Urbanização no Crescimento da Cidade*. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. (policopiado)

Caldas. João Vieira *et al.* (2002). *João Correia Rebelo Um arquitecto Moderno nos Açores*, Instituto Açoriano de Cultura, Angra do Heroísmo.

Câmara Municipal de Ponta Delgada (2001) *Ponta Delgada, Cinco séculos de Concelho (1499-1999)*. Camara Municipal de Ponta Delgada.

Carreiro. Walter Manuel Pacheco (2004) *São Pedro de Ponta Delgada - Suas Raízes*. Edição do Autor. Ponta Delgada.

Carvalho, Jorge Kol de; Albergaria, Isabel Soares de; Raimundo, Paulo Vilela, . (2015). Pensar a Cidade. Património Edificado em Risco na Cidade de Ponta Delgada. *Atlântida, Revista de Cultura*. Angra do Heroísmo. Vol. LX 15.

Cordeiro. Pedro. (2001). *Memória em Imagens – Ponta Delgada, Lagoa*.

Cosme. Alfonso Muñoz. (2004). *El Proyecto de Arquitectura*. Editorial Reverté, S.A. Barcelona

Costa. Fabiana Velho Cabral Raposo da. (2011). *Projectar com o lugar - Intervenção no Solar de Nossa Senhora do Vencimento, Estalagem e Spa*, Projecto final para obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura, FAUTL, Lisboa.

Dias. Fátima Sequeira. (1988). *O porto de Ponta Delgada de 1821 a 1825: Um exemplo da navegação no atlântico* in Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira, Angra do Heroísmo, Vol. XLV;

Dias. Fátima Sequeira (2013), *O Porto de Ponta Delgada: da vontade à concretização*, Ponta delgada: Portos dos Açores.

Duarte, Rui Barreiros (2002) *Os Valores do Lugar, Arquitectura e Vida*, Lisboa, Abril 2002.

Fernandes. José Manuel (1999). *Cidades e arquitecturas*. Lagoa Livros Horizonte.

Fernandes. José Manuel.(2005) *Ilhas: Cidades, Arquitecturas e Patrimónios (coletânea de 12 textos sobre as ilhas: Açores/Madeira/Canárias – 1998-2004)*. Separata da revista Atlântida, Vol. L. Instituto Açoriano de Cultura. Angra do Heroísmo

FERNANDES. JM (1998). *Cidades e Casas da Macaronesia*, Porto, PAUP

Fernandes. José Manuel (2008) *História Ilustrada da Arquitectura dos Açores*. Angra do Heroísmo, Instituto Açoreano de Cultura.

Ferreira de Melo, J.M. (2002) *Ponta Delgada*. Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, 4ª edição. Ponta Delgada

Fórum Açoriano. (1997). *Actas do Colóquio Pensar os Açores Hoje*. Instituto Cultural de Ponta Delgada. Ponta Delgada

Frutuoso, Gaspar. (1981). *Saudades da Terra. Livro IV*, Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada.

Husserl, Edmund. (2000). *A ideia da Fenomenologia*, Artur Mourão, trad. Lisboa: Edições 70.

Lamas, José M. Ressano Garcia. (2000). *Morfologia Urbana e desenho da cidade, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas*, Fundação Calouste Gulbenkian/ Fundação para a Ciência e Tecnologia/Ministério da Ciência e da Tecnologia, 2ª edição.

Leite, Antonieta Reis. (2012). *Açores, Cidade e Território. Quatro vilas estruturantes*. Tese de Doutoramento em Teoria e História da Arquitetura. Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. (policopiado)

Matos, T.M., Meneses, A.F., Reis Leite, J.G. *et al.* (2008) *História dos Açores. Do descobrimento ao Séc. XX*. Instituto Açoriano de Cultura. Vol I e II. 1ª Edição. Angra do Heroísmo

Meneses, Avelino de Freitas de. (2011). *Antigamente era assim – Ensaio de História dos Açores*. Ponta Delgada, Publiçor Editores.

Meneses. Avelino; F.; Cordeiro. Carlos; Rodrigues. José D.; Madeira; Artur B.; Costa. R.M.Madruga da, (1999). *Colóquio Comemorativo dos 450 anos da Cidade de Ponta Delgada. Actas*, Universidade dos Açores Ponta Delgada.

Norberg-Schulz, Christian. (1984). *Genius Loci, Towards a Phenomenology of Architecture*, Ed. Rizzoli, New York.

Rossi, Aldo. (2001). *A arquitectura da Cidade*, Lisboa, Edições Cosmos, 2ª edição.

Silva. José Miguel Mendes Freitas. (2010). *O monumento e o lugar. Relação entre o espaço público e o monumento na intervenção patrimonial contemporânea*. Lisboa, Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Reabilitação da Arquitectura e Núcleos Urbanos à Universidade de Lisboa. (policopiado)

Silva, Susana Serpa. (2010). *Ponta Delgada, Roteiros Republicanos*. Comissão Nacional para as comemorações do Centenário da República no âmbito do Programa das Comemorações do centenário da República. Ponta Delgada.

Soares de Sousa, António Eduardo (2015) *Crónicas – urbanismo, património e ambiente*. Letras Lavadas Edições. Ponta Delgada.

Soares de Sousa, António Eduardo (2009) *Ponta Delgada – Memórias de uma cidade*. Ver açor, Lda. Ponta Delgada.

Sousa, Ana Isabel. (2008). *Ponta Delgada*, Ponta Delgada, Associação de Municípios da Ilha de S. Miguel. 1ª Edição.

Sousa, Nestor (1986) *A Arquitectura Religiosa de Ponta Delgada nos séculos XVI a XVIII*. Universidade dos Açores. Ponta Delgada

Távora, Fernando (2007) *Da organização do espaço*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 7ª edição. Porto.

Viegas, L., Branco, M., Grande, N. (1997). *in Contexto, cenário e impacto das operações de reconversão urbana em “frentes de água”*. Revista Mediterrâneo, nº10/11 Cidades, portos e frentes de água. Instituto Mediterrânico, Universidade Nova de Lisboa.

DOCUMENTÁRIOS EM VÍDEO

Barbeiro, José. (1987). *Calheta Pêro de Teive*. arquivo diomar almeida. (Youtube). (14:50min)

RTP. (2001). Documentário *Fernando Távora* (RTP Arquivo). (50min)

WEBGRAFIA

História dos Açores: <http://historiadosacores.tumblr.com/>

“Manifesto Não” ISSUU: Disponível em http://issuu.com/filipefranco/docs/manifesto_de_jo_o_rebello, [consultado em 10-05-2015]

Teixeira, Manuel. *A Praça Associada a Edifícios Notáveis* in *As Praças como Elemento Ordenador nas Cidades Portuguesas*. Disponível em <http://dc170.4shared.com/doc/nZZSBfSu/preview.html>, [consultado em 08-01-2014]

Requalificação do Campo de S. Francisco apresentada em Ponta Delgada. 2013 *Açoriano Oriental*. Disponível em <http://www.acorianooriental.pt/noticia/requalificacao-do-campo-de-s-francisco-apresentada-em-ponta-delgada>, [consultado em 08-05-2015]

Soares de Sousa, António Eduardo. 2013. Os despropósitos urbanísticos, a Calheta e a reação dos cidadãos. *Açoriano Oriental*. Disponível em <http://www.acorianooriental.pt/artigo/os-empresendimentos-da-calheta-de-pero-de-teive>. [consultado em 10-05-2015]

ANEXOS

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS
Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos
Repartição dos Serviços Marítimos (Portos)

+†+

-: A N U N C I O :-

+†+

--- Faz-se público que pelas 16 horas do dia 1 de Agosto de 1947, em Lisboa, na Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, Rua de S. Mamede (ao Caldas) nº 71, perante a Comissão para esse fim nomeada, se procederá à abertura das propostas para arromatação da empreitada geral do "PROJECTO DA AVENIDA MARGINAL DE PONTA DELGADA - 1ª FASE".

--- O projecto, Caderno de Encargos e Programa de Concurso, estão patentes todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Repartição dos Serviços Marítimos da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, em Lisboa, na Rua de S. Mamede (ao Caldas) nº 71 e na Secretaria da Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada, em Ponta Delgada.

--- Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, ou nas suas filiais, agências ou delegações, o depósito provisório de 267.648,40 (duzentos e sessenta e sete mil seiscientos e quarenta e oito escudos e quarenta centavos) mediante guia passada pela Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, em Lisboa.

--- O depósito definitivo será de 5% (cinco por cento) do valor total da adjudicação.

Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos em 6 de Maio de 1947.

O ENGENHEIRO DIRECTOR GERAL

a) DUARTE ABEÇASIS

Anexo 2 - AMPD. Auto de Devolução ao ministério das Finanças do prédio do Estado conhecido por “Castelinho” ou “Fortim de S. Pedro”, situado na cidade de Ponta Delgada e cessão simultânea do mesmo à Câmara Municipal da mesma cidade. 31 de Maio de 1948. Ponta Delgada.

Anexo 3 - AMPD. Cópia autenticada da informação ao Exmo Snr Director Geral Nº124 – Processo nº D-8-14/57. 25 de junho de 1948.

Anexo 4 – AMPD. Memória descritiva do *arranjo urbanístico dos terrenos confinantes a norte da Avenida Litoral. Arranjo Urbanístico dos terrenos confinantes a Norte da Avenida Litoral – Planta Parcial do Antepiano de Urbanização* 29 de Março de 1952

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

O presente projecto refere-se ao Arranjo Urbanistico, previsto no Ante-Plano Geral de Urbanização, e que consiste na construção de alguns arruamentos e pracetas que fazem a ligação da Avenida Litoral com a parte existente da cidade. O arranjo que agora se apresenta diz respeito ás ligações no lado Sul do Largo da Matriz, junto ao novo edificio dos C.T.T. e na continuação da Rua da Cruz.

Neste projecto além das obras de calcetamento a paralelepipedos e passeios a mosaico artistico, incluindo o pavimento das pracetas igualmente a mosaico artistico, tambem foi considerado a deslocação dos ARCOS, designados por "Portas da Cidade".

Descrito duma maneira geral o projecto que ora se apresenta vamos a seguir relatar alguns pormenores:

PORTAS DA CIDADE

Prevê-se a sua deslocação para o lado Norte da praceta junto ao Largo da Matriz, e não para o lado Sul da mesma praceta como está indicado no Ante-Plano Geral de Urbanização. Julgamos a nossa sugestão mais consentânea com o pensamento que existe em fazer erguer num futuro próximo, um monumento no meio da praceta e voltado para o mar a Gonçalo Velho Cabral, descobridor da ilha de S. Miguel.

Difícil é de prever até que ponto será possível recuperar as cantarias que constituem a construção referida, pois há elementos que se encontram algo danificados. No nosso orçamento foi previsto alguns elementos desses serem substituidos parcialmente. Sómente durante a obra se poderá fazer um juizo perfeito do estado das referidas cantarias.

CALCETAMENTO

a) Calcetamento a paralelepipedos: -

Foi previsto o calcetamento dos novos arruamentos; nos arruamentos existentes em ligação com os novos entrou-se em linha de conta com o levantamento da calçada e respectivo assentamento.

Na Rua de Santa Luzia foi previsto o levantamento total da calçada para correcção dos traineis existentes, originado em parte pela construção do novo edificio dos C.T.T.. Nesta rua há necessidade de se mexer em algumas soleiras o que igualmente está previsto.

b) Calcetamento a mosaico artistico: -

Foi previsto o calcetamento dos passeios dos novos arruamentos, e dos passeios existentes, que em virtude da alteração das cotas terão que ser demolidos.

Os passeios da Rua de Santa Luzia que eram de betonilha es-

Anexo 5 - AMPD. Carta do Secr. Do Governo Civil, 11 de Junho de 1952.

Anexo 7 - AMPD. Carta do secretário do Governo Civil, Ponta Delgada, 8 de Março de 1954.

Anexo 8 –AMPD. Carta do cidadão Jacinto Leandro Aguiar a Salazar. 16 de Abril de 1951

CÓPIA.-----

----Ponta Delgada, 16 de Abril de 1951.---Senhor Doutor Oliveira Salazar.-----Excelência.-----

----Em primeiro lugar quero pedir a V.Exc^a. mil desculpas pela minha ousadia em escrever-lhe, mas as vicissitudes da vida a isso me obrigam, se bem que bastante contrafeito. Todavia estou convicto de que não deixará de encontrar eco no coração de V.Exc^a. o meu apelo, as provações porque tenho passado e que passo a expor: ----Era eu proprietário de uma pequena casa de pasto sita à Avenida Antero de Quental n^o.3, desta cidade. O edifício onde se encontrava este meu estabelecimento foi atingido pelo plano da avenida marginal e, por isso, condenado a ser demolido tão depressa as obras da mesma o exigissem.-----

----No dia 9 do mês de Outubro de 1948, quando ia abrir o meu estabelecimento, um dos vigias da referida avenida, não me deixou entrar a vedação para além da qual se encontrava o aludido estabelecimento.-----

----Indo eu falar com o Eng^o. responsável pelas obras, fui informado de que me fosse queixar à Câmara Municipal, o que fiz imediatamente, sendo-me dito que além de mim mais ninguém poderia entrar na casa de pasto.-----

----Vendo assim afectada a minha vida e o pão dos meus filhos, pois se eu não vendesse não poderia garantir-lhes o sustento, fui consultar um advogado, sendo aconselhado a pagar a renda que eram 300\$00 mensais, tendo pago 5 meses sem fazer negócio algum, até que o deixei de fazer em virtude de ser intimado pelo tribunal a abandonar a casa.-----

----Desde essa época principiou o meu calvário, pois na minha casa onde até então, graças a Deus, nunca tinha faltado o pão, principiou e continua a grassar um período de extrema miséria.-----

----O Senhorio do predio onde se encontrava a minha casa, apelou da sentença do Meretissimo Juiz de Ponta Delgada sobre a avaliação estando a parte que me cabe pendente da resolução do processo, que foi remetido para o Tribunal da Relação vai para dois anos.-----

----Assim, tendo eu mulher e cinco filhos, entre os quais o mais velho, que já ganhava alguma coisa, se encontra agora a prestar o serviço militar obrigatório, além de uma filha afectada de um pulmão, talvez pelas necessidades por que tem passado, e com a qual já gastei 7.800\$00, não pode V. Exc^a. avaliar as provações porque tenho passado.-----

----Eu sei que o assunto acima exposto a V. Ex^a., talvez não possa ser resolvido apressadamente, mas o meu grande desejo e o que mais me levou a escrever foi solicitar a valiosa interferência de V. Exc^a. junto das autoridades locais no sentido de me ser dado algum serviço de forma a que muito modestamente eu minha mulher e filhos possamos viver.-----

----Cumpre-me informar V. Exc^a. de que desde a data em que fiquei sem o meu ganha pão, tenho feito todos os esforços e pedido a várias entidades um emprego sem que nada tivesse conseguido até à presente data.-----

----Agradecendo a V.Exc^a. a sua valiosíssima interferência, subscrevo-me atenciosamente.----Assinado)-Jacinto Leandro Aguiar.-----

Anexo 9 –AMPD. Carta do Presidente da Câmara de Ponta Delgada, Dinis Agostinho Pimentel da Silva, ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações. 31-07-1971

Anexo 10 - AMPD. Acta da reunião ordinária da Câmara Municipal de Ponta Delgada, de dez de Setembro de mil novecentos e sessenta e quatro.

Anexo 12 - AMPD. Carta do Presidente da Câmara de Ponta Delgada, Jorge Palhinha Moura ao Diretor Geral dos Serviços de Urbanização. 17 de julho de 1967.

Anexo 13 - AMPD. Cópia de parte de acta da reunião da sessão da Câmara Municipal de Ponta Delgada, realizada em 12 de Julho de 1973.

Anexo 14 - AMPD. Minuta da Acta da Reunião de 29 de Novembro de 1973 da Câmara Municipal de Ponta Delgada.

