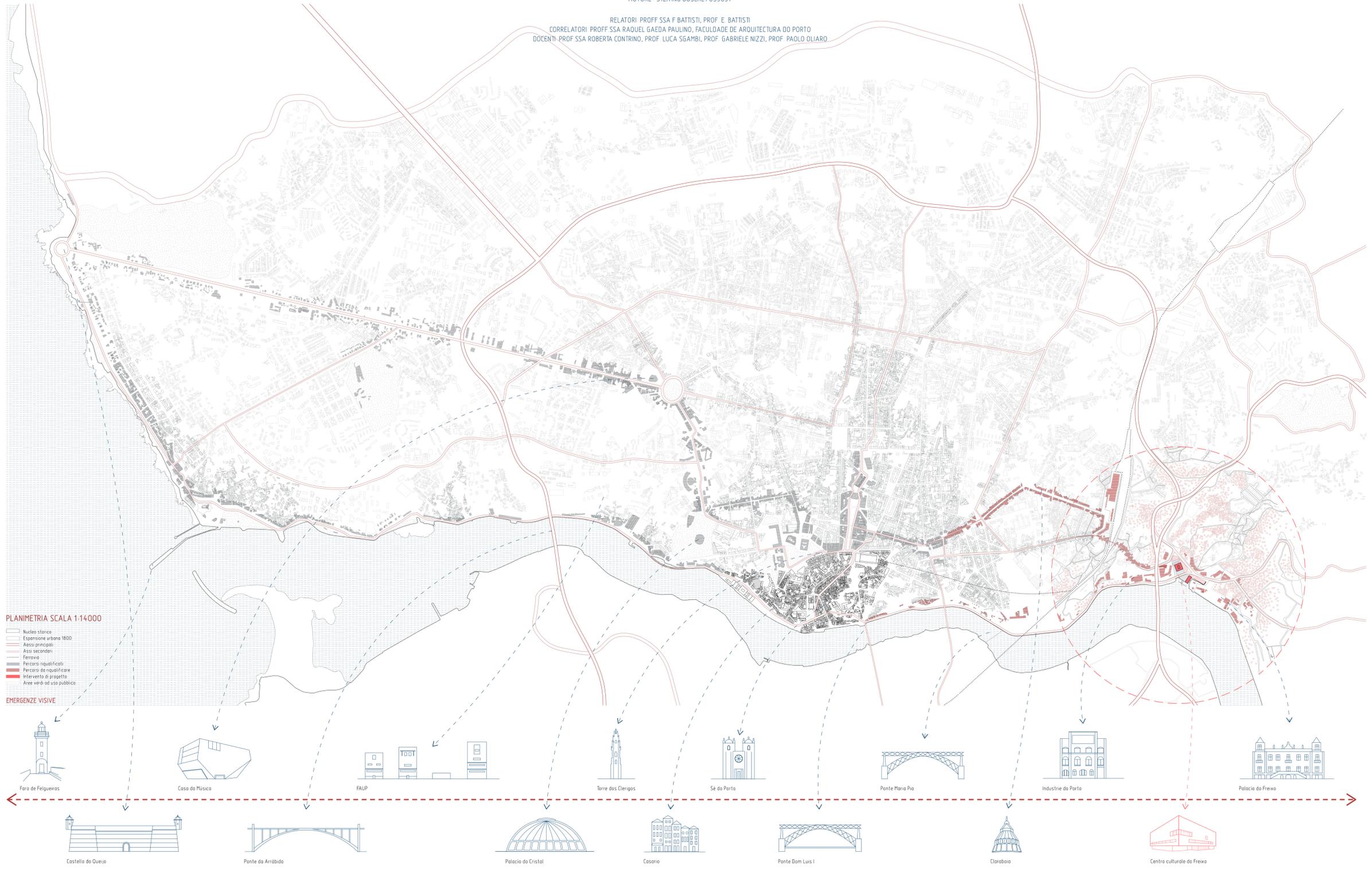


CENTRO CULTURALE DEL FREIXO, PORTO

UN'OCCASIONE PER LA RIQUALIFICAZIONE E RICONNESSIONE DI CAMPANHÃ

AUTORE: STEFANO BOSCHET 835057

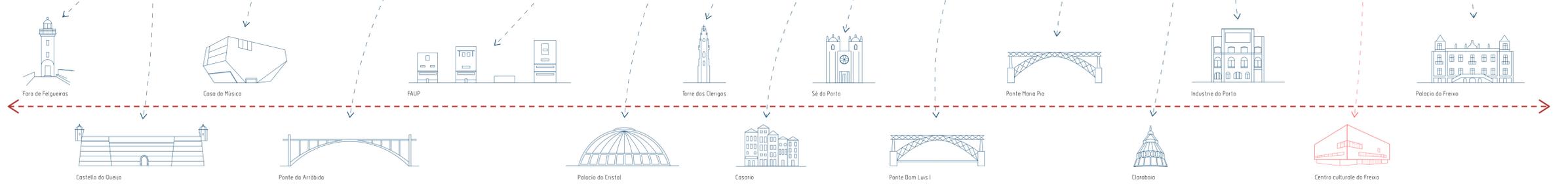
RELATORI: PROF. SSA F. BATTISTI, PROF. E. BATTISTI
 CORRELATORI: PROF. SSA RAQUEL GAEDA PAULINO, FACULDADE DE ARQUITECTURA DO PORTO
 DOCENTI: PROF. SSA ROBERTA CONTRINO, PROF. LUCA SGAMBI, PROF. GABRIELE NIZZI, PROF. PAOLO OLIARO



PLANIMETRIA SCALA 1:14.000

- ▬ Nucleo storico
- ▬ Espansione urbana 1800
- ▬ Assi principali
- ▬ Assi secondari
- ▬ Ferrovie
- ▬ Percorsi riqualificati
- ▬ Percorsi da riqualificare
- ▬ Intervento di progetto
- ▬ Aree verdi ad uso pubblico

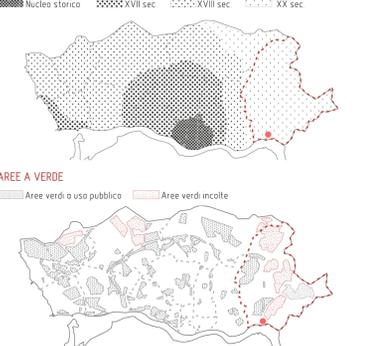
EMERGENZE VISIVE



ESPANSIONE DELLA CITTÀ

La città di Porto ha vissuto un'espansione urbanistica piuttosto disomogenea, privilegiando, nel corso dei secoli, un'espansione fortemente sbilanciata verso l'Atlantico, sulla spinta delle enormi opportunità commerciali che l'oceano ha storicamente permesso alla città. L'area di Campanhã, in cui ha sede l'area di progetto, vedrà un'espansione più decisa solo nel XX, prettamente legata allo sviluppo del settore industriale: la costruzione di una linea ferroviaria renderà l'area adatta agli scambi commerciali. Questo squilibrio storico nello sviluppo della morfologia urbana risulta leggibile anche nella distribuzione delle aree a verde: nel caso dell'area di approfondimento, si può notare una maggiore concentrazione di aree verdi incolte a differenza della qualità delle aree verdi adibite a uso pubblico disseminate nel resto della città.

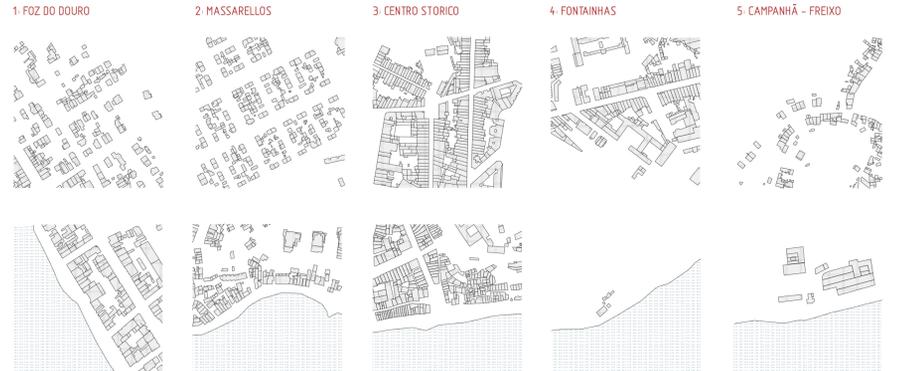
ESPANSIONE CITTÀ



TESSUTO URBANO

Lo sviluppo disomogeneo della città ha portato alla stratificazione di tessuti urbani differenti. Procedendo dal centro storico verso gli estremi della città, si può notare come il tessuto assuma caratteristiche tipologiche di volta in volta diverse: dagli edifici a latta gotica alle abitazioni diffuse tipiche del periodo borghese. Nel complesso, il tessuto urbano mantiene tuttavia una sua certa continuità all'interno del territorio, ad eccezione dell'area di Campanhã qui, infatti, si osserva o quello che si potrebbe definire come un fenomeno di sfollamento del tessuto urbano. Questo fenomeno verrà in parte frenato agli inizi del XX secolo, quando la città di Porto diverrà la più industrializzata del paese, e proprio l'area di Campanhã, grazie alla realizzazione della prima ferrovia. Diventerà il vero e propria centro industriale della città, il che comporterà una più decisa

opera di urbanizzazione. Tuttavia, l'opera di costruzione riguarderà principalmente l'ambito produttivo e non tanto quello residenziale-abitativo. Ancora oggi, Campanhã si caratterizza per la sua marginalità, sia rispetto al tessuto che rispetto a trasporti pubblici e servizi più generali, e per tale motivo resta ancora piuttosto esclusa dal discorso urbano e poco attrattiva.



SOGLIE STORICHE

XVII SECOLO
 Nel XVII secolo Campanhã è poco costruita, caratterizzata dalla presenza di vaste aree a verde incolte o adibite a uso agricolo. Tuttavia, si possono già riconoscere i primi tracciati stradali, che fungeranno poi da linee guida nel processo di espansione e urbanizzazione che caratterizzerà l'area del Freixo a partire dal XIX secolo.

XX SECOLO
 Con la realizzazione della prima linea ferroviaria della città, e quindi della stazione di Campanhã, l'area diverrà centro di un'intensa espansione edilizia a carattere produttivo. Campanhã vivrà la costruzione di grandi strutture produttive, in particolare a ridosso del fiume Douro l'operazione sarà possibile anche grazie ad un primo tentativo di ricostruzione dell'origine del fiume.

XXI SECOLO
 Attualmente, l'area di Campanhã non ha ancora vissuto un'opera di riqualificazione urbana tale da permetterle di svilupparsi con forza, in maniera simile alle altre aree della città. Aspetta altresì da non trascurarsi, vede la dotazione di nuove infrastrutture di primaria importanza che connettono Porto con le principali città del paese. Qui infatti si trova l'autostrada che conduce verso Lisbona e Braga.

