



Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra
Departamento de Arquitectura

DAS MEMÓRIAS AO FUTURO – REENTRAR A CIDADE DOS ESPARGOS

José João Duarte Silva
Orientada pelo Professor Doutor Arquitecto Pedro Maurício Borges
Coimbra
Julho 2010

PRÁTICA DE PROJECTO EM ARQUITECTURA

José João Duarte Silva

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Orientada pelo Professor Doutor Arquitecto Pedro Maurício Borges

Apresentada no Departamento de arquitectura da Faculdade de Ciências
e Tecnologia da Universidade de Coimbra

DAS MEMÓRIAS AO FUTURO



REENTRAR A CIDADE DOS ESPARGOS

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Arquitecto José Gigante.

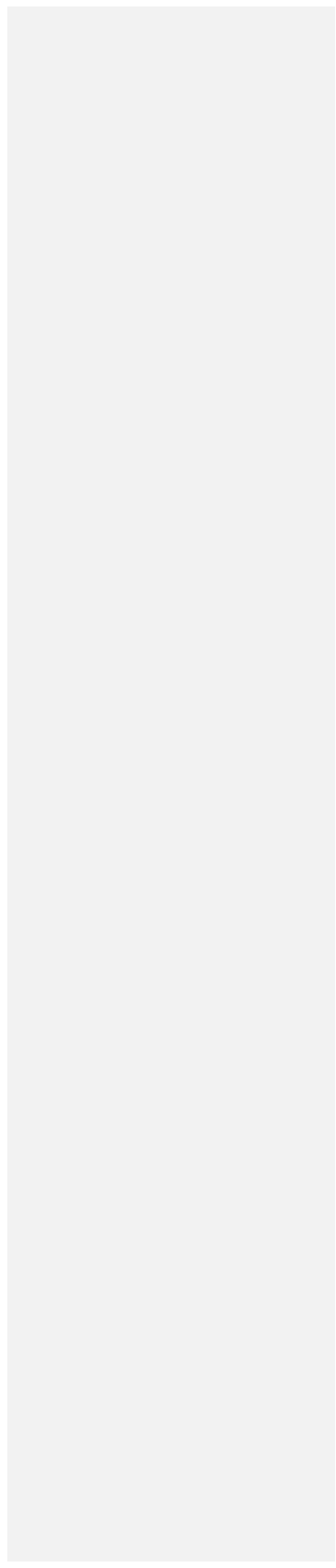
Ao Professor Arquitecto Pedro Maurício pela compreensão.

Aos amigos pela sempre amizade, em especial ao Gerson, Jeremias, Paulo, pelo apoio numa fase crucial do trabalho.

ÍNDICE

1. Introdução.....	1
2. Espargos – História da evolução urbana e sua análise.....	7
- Esboço geográfico – social. História urbana. Morfologia urbana.	
3. O projecto.....	17
3.1	
- Intervenção no vazio Urbano. A entrada da Vila no Contexto de Portas Urbanas.	
- Análise do sítio.	
3.2 O processo.....	23
3.2.1 O processo de concepção arquitectónica em geral.....	27
3.2.2 O processo do projecto para a Cidade dos Espargos....	41
- O confronto Ideologia / Prática	
- Estratégia de ocupação	
- Eixos viários	
- O parque Urbano. Coração verde	
- A nova face urbana. O híbrido funcional	
- Interface de transporte inter-urbano e a praça central	
- O Centro Social	
- A Habitação	
- CCE Centro Cultural dos Espargos	
- O Mercado Diário	
4. Conclusão.....	129
5. Bibliografia	
6. Anexos	

INTRODUÇÃO



“Das memórias ao futuro – Reentrar a Cidade dos Espargos” constitui um trabalho académico que pretende compreender o acto de projectar em arquitectura através do ensaio de temas urbanos da contemporaneidade.

O renovado interesse no “vazio urbano” como elemento alienante/alienado à cidade ou potenciador de novas experiências cidadinas e a definição de “portas urbanas” na era digital que tende a esbater os limites psicológicos de espaço, pareceu-nos temas apropriados ao ensaio que visa o entendimento do acto de projectar e da essência da arquitectura como disciplina ao serviço do Homem atento aos seus sonhos e medos e na busca de identidade e afirmação cultural de um povo.

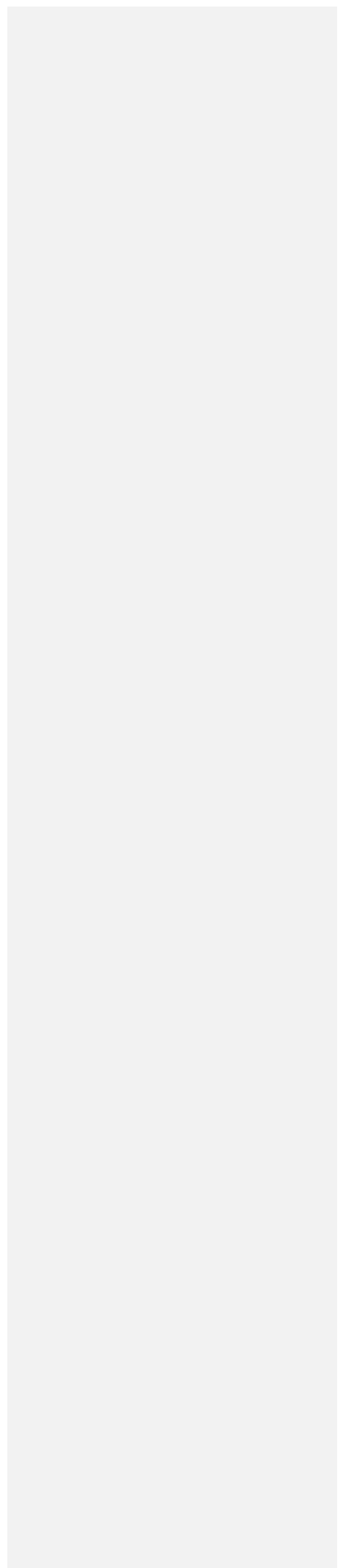
É aqui que reside o interesse na escolha da vila dos Espargos da ilha do Sal, Cabo Verde, como objecto de estudo. Impulsionada por um vigoroso desenvolvimento turístico a vila, cidade emergente, confronta-se com uma serie de problemas urbanísticos entre os quais a conformação e consolidação dos seus limites físicos. Tema incontornável na resolução dessa cidade emergente é o “vazio urbano” expectante gerado pela nova localização do aeroporto internacional.

O “vazio urbano”, antigas instalações do aeroporto, constituía a porta de entrada da ilha e do país e persiste hoje como “porta urbana” viária da vila. Ora, intervir no “vazio urbano” que também é “porta urbana”, demonstrou ser ideal ao ensaio académico que se quer didáctico e, sendo temas da contemporaneidade, tem-se a Dissertação com a vertente prática como ponte de ligação à realidade não académica.

Focalizamos a Dissertação no processo de concepção sendo meio privilegiado de compreensão do acto de projectar. Este ensaio não procura o aprofundamento do projecto nos desenhos rigorosos mas sim o discorrer sobre o processo de pensar a arquitectura e o autoconhecimento ao se ter a prática da disciplina como uma viagem ao perigeu do nosso ser através das memórias, vivências, anseios e convicções.

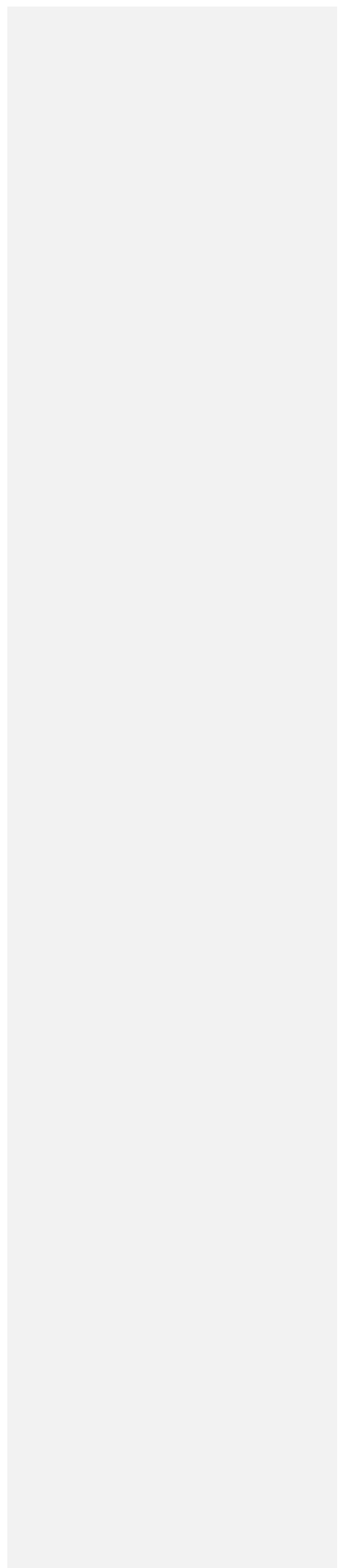
Por ser caboverdiano esse ensaio apresenta-se como uma oportunidade de contextualização da aprendizagem estrangeira.

Portanto, “das memórias” do vazio urbano e do seu sentido colectivo e “das memórias” do aluno sujeito interventor, “ao futuro” da cidade emergente no desenho da sua “porta urbana”.



Estrutura-se o trabalho ao redor do capítulo do “Processo” após uma breve contextualização da ilha e do sítio da intervenção.

Perante um percurso que não foi linear propõe-se a descoberta do sítio e do projecto através do estudo dos instrumentos heurísticos onde se apresenta os desenhos de estudo como “textos”, nem sempre decifráveis mas contundentes na apresentação do trabalho.

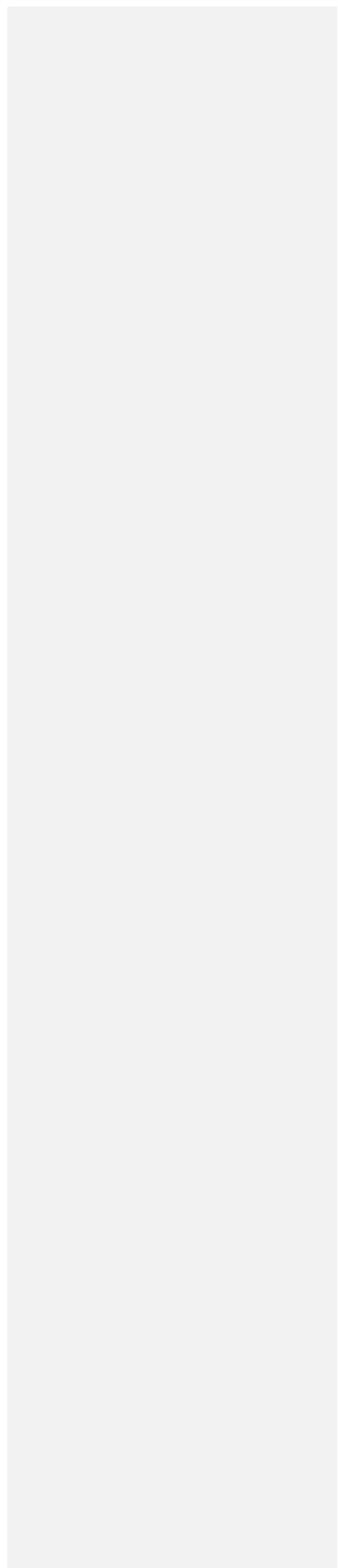


A ILHA DO SAL E A VILA DOS ESPARGOS

ESBOÇO GEOGRÁFICO E SOCIAL. HISTÓRIA URBANA.

Situado no Atlântico centro a quinhentas milhas do cabo do Senegal que lhe dá o nome, Cabo Verde apresenta um clima Tropical seco temperado pelos ventos alísios e uma temperatura média anual que ronda os vinte e cinco graus Célsius.

Crê-se que a ilha do Sal foi encontrada em 1460 por navegadores portugueses e italianos. Inicialmente chamada de Lhana ou Lana significando Plana em clara alusão à sua topografia, após a descoberta das salinas de Pedra de Lume a ilha passou a ser chamada de “Ilha do Sal” devido a grande abundância deste mineral existente na cratera do extinto vulcão. Alguns aventureiros e viajantes que passaram pela ilha no século XVII, como o geógrafo holandês Olfert Dapper e o inglês William Dampier, descreveram nas suas crónicas as condições de vida duríssimas dos poucos residentes provenientes da vizinha ilha de São Nicolau que tiravam o sustento da extracção do sal que era vendido como conservante para os mantimentos estivados nas embarcações em trânsito.



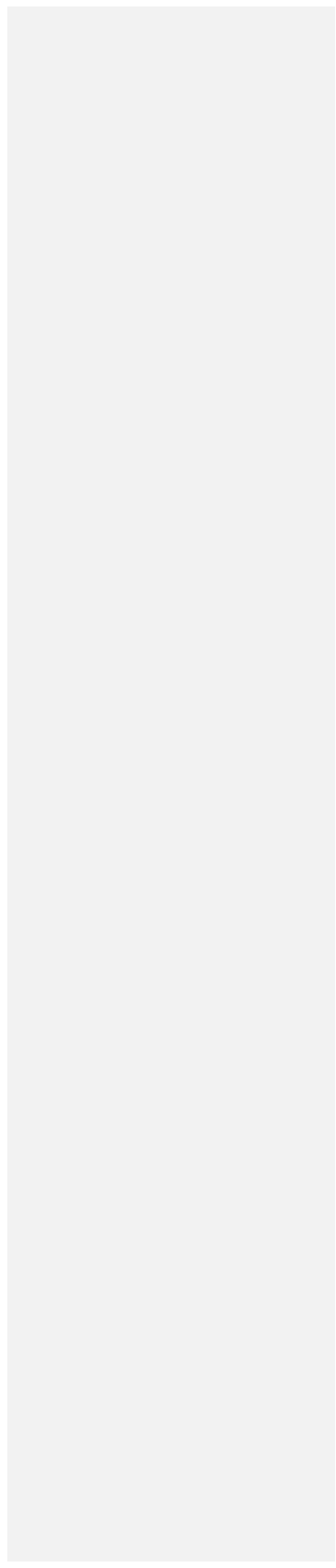
O povoamento da ilha está directamente ligada a exploração industrial de sal na salina de Pedra Lume iniciado pelo empresário Manuel António Martins nos últimos anos do século XVIII. Para facilitar a exploração desse mineral entre 1903 e 1919 investidores franceses apostam na indústria salineira de Pedra de Lume construindo o teleférico que transporta o sal da salina para o estabelecimento no pequeno cais. Esta actividade industrial atrai alemães e portugueses que sucedem-se na exploração do mineral.

As flutuações de mercado devido às variações de contexto geopolítico nos países compradores provocam crises sucessivas na indústria que conduziam à fuga da população para as outras ilhas que apresentavam melhores condições de vida.

Em 1939 dá-se uma viragem na história sócio urbana da ilha que devido às suas condições geográfica e topográfica é escolhida pelo governo italiano em vigor para a construção de um aeroporto de trânsito que viria a fazer a ligação entre a Europa e a América do Sul. Com o despoletar da Segunda Guerra Mundial a obra foi interrompida tendo sido concluída já sob administração portuguesa.

Com o aeroporto inicia-se uma vaga de migração de trabalhadores provenientes das outras ilhas que, instalando-se nas imediações da nova infraestrutura assentam o núcleo urbano dos Espargos, que é hoje o maior centro habitacional e administrativo da ilha.

Até por volta de 1970 a ilha é procurada como ponto de escala e reabastecimento para a aviação civil porém com o aparecimento de novos aparelhos com autonomia para rotas maiores o aeroporto perde o seu papel principal como interface no atlântico centro o que provoca uma nova estagnação do desenvolvimento urbano da ilha. É apenas com a consolidação de estruturas e da indústria turísticas nos finais da década de 1980 que a ilha ganha um novo impulso económico que catapulta o desenvolvimento urbano da vila dos Espargos.



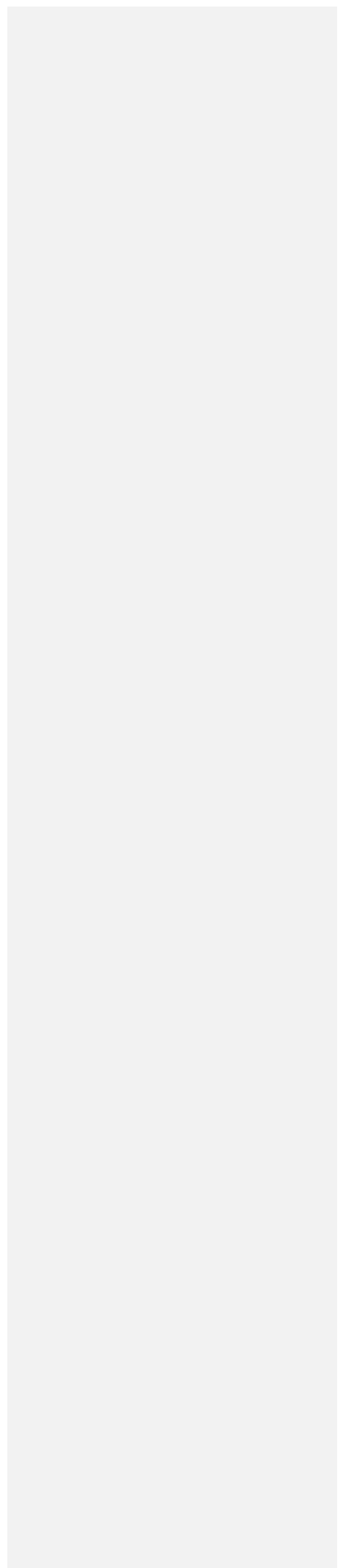
ESBOÇO ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO.

As principais actividades económicas da Ilha desenvolvem-se em torno do aeroporto e dos serviços ligado ao turismo balnear, comércio e serviços locais, sendo o sector terciário o principal sector empregador, com maior percentagem da população activa.

A nível demográfico, a ilha apresenta uma alta taxa de crescimento populacional, na sua maioria jovem, sendo a população pré activa e activa os dois estratos de maior peso. A população da ilha é, hoje, quase toda urbana, com um grau bastante elevado de diversificação de actividades e concentrando-se em 96% nos centros urbanos de Espargos e Santa Maria.

Os grandes investimentos públicos e privados impulsionados pela dinâmica turística tem contribuído directamente para o aumento populacional ligado às migrações inter-ilhas e a uma população estrangeira flutuante. Essa recente explosão demográfica¹ tem provocado uma forte pressão fundiária na aquisição de terrenos municipais para investimentos turísticos, imobiliário e comercial o que tem provocado sério problemas de gestão urbana.

¹ De acordo com o Censo 2000 do Instituto Nacional de Estatísticas (INE) de Cabo Verde a primeira explosão populacional da ilha do sal deu-se na década de 1960/1970 com uma taxa de crescimento de 111,1%, passando a população de 2608 habitantes para 5505 habitantes. Nas últimas três décadas tem-se verificado um crescimento exponencial com quase duplicação populacional entre 1990 a 2000 e de 2000 a 2010 (Previsão). Nestes dois períodos, a taxa de crescimento é de 89,2% e 144,7%, respectivamente. Com um ritmo de crescimento médio anual de 6,6%, a ilha do Sal é a que apresenta o maior ritmo de crescimento populacional a nível nacional, nas últimas décadas. No entanto, dado a dimensão e distribuição arquipelágica a ilha só representa 3,4% da população total do país (434.263 habitantes).



A MALHA URBANA.

“A primeira casa que foi construída nos Espargos pertencia ao Sr. Gil Vera Cruz (...). Construiu uma casa rudimentar com dois quartos de pedra, chão de terra batida e coberta com folhas de tamareira.”²

João palavra

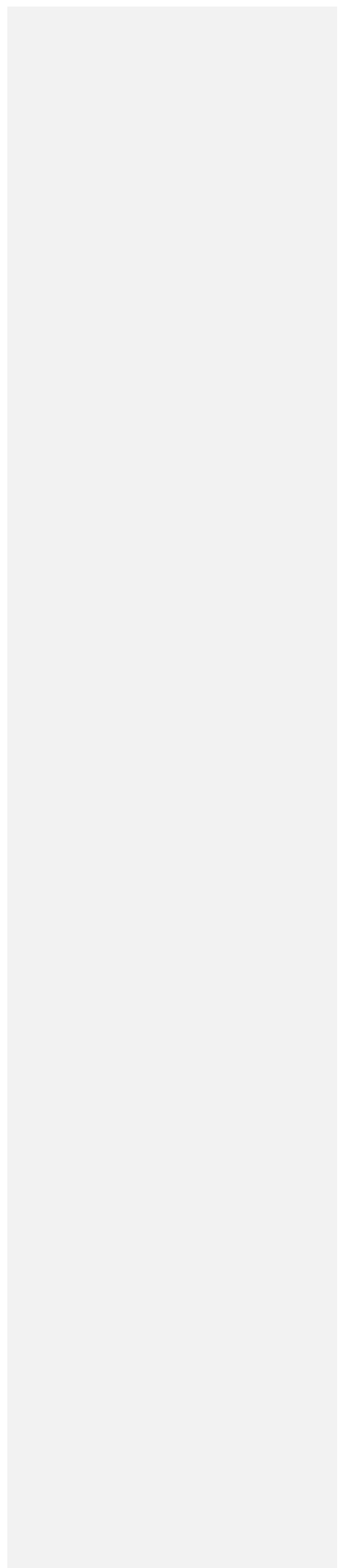
Os fundadores do núcleo dos Espargos, na sua maioria provenientes da vizinha ilha rural de S.Nicolau, trouxeram consigo a tipologia da casa tradicional. A sua implantação típica pontuando os campos agrícolas foi adaptada à nova realidade. Aqui as unidades habitacionais foram encostadas umas às outras dispondo-se em quarteirões de tamanho variável, mas sempre coesos e unitários.

A partir de alguns núcleos iniciais os quarteirões foram sendo arruados. Essa definição morfológica é claramente decifrável no vulgarmente chamado de zona antiga ou histórica. Proponho que chamemos a essa área de “Núcleo de Identificação Histórica” por ser um termo que precisa o carácter da zona pela sua ligação à memória colectiva e não ao edificado constantemente alterado e modificado.

Delimitada no seu crescimento físico a Oeste pela zona de servidão aeroportuária a vila desenvolveu-se ao redor do morro vulcânico existente e estruturada ao longo de alguns eixos viários assentados por motivos militares. Posteriormente o núcleo urbano expandiu-se a Este e englobou os então criados bairros operários do Morro de Curral e da Pretoria.

A morfologia urbana do Núcleo de Identificação Histórica confere-lhe um carácter unitário, coeso e facilmente identificável. Em contra partida a nova zona de expansão carece de unidade por se ter nele ensaiado uma série de estratégias distintas de ocupação urbana.

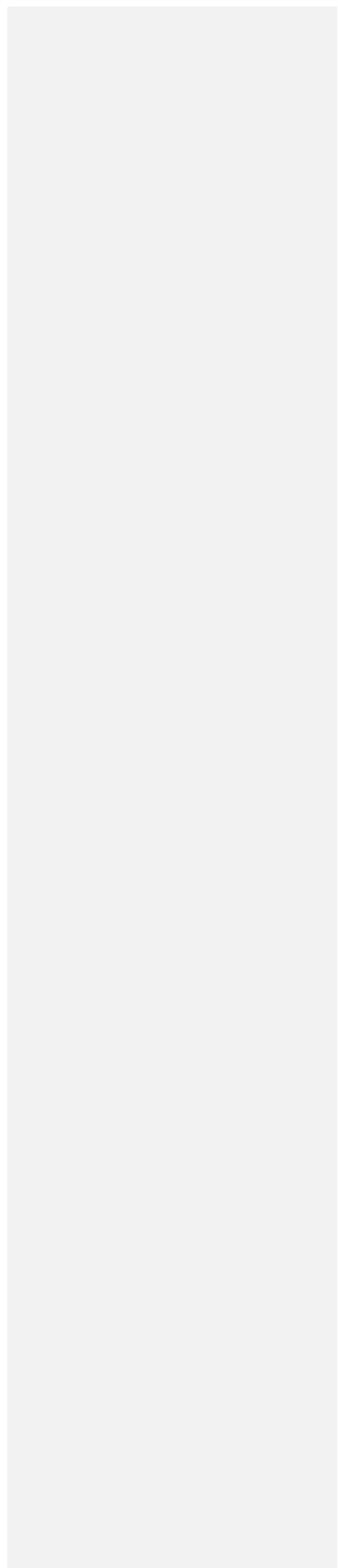
² Boletim informativo InforASA nº 13 Maio, 2002, pp. 9



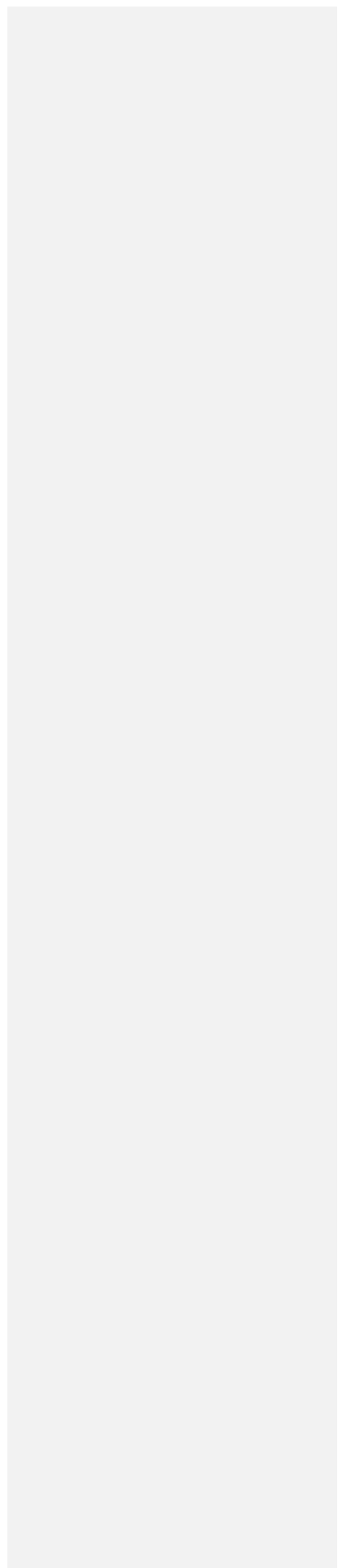
Acrescenta-se que a topografia plana da ilha confere grande visibilidade ao núcleo urbano dos Espargos pelo que o desenho da sua forma urbana nomeadamente o seu *skyline* ganha impacto na paisagem constituindo-se referência visual no território. A vila apresenta um certo carácter cenográfico que é tido em conta no acto de projectar a entrada da futura cidade.

A forte pressão fundiária aliada à impossibilidade de resposta atempada com planos de desenvolvimento por parte dos organismos competentes tem contribuído para um desenvolvimento urbanístico desarticulado entre a zona em expansão com o Núcleo de Identificação Histórica e o deficiente sistema de infra-estruturas básicas e falta de equipamentos de apoio, culturais, desportivos e de lazer, acrescidos da necessidade de habitação para arrendamento, são os principais problemas de cariz urbano da cidade.

Perante este cenário nasce a necessidade de pensar a cidade, mote da intervenção no “vazio urbano” deixado pela realocação do aeroporto internacional.



O PROJECTO



INTERVENÇÃO NO “VAZIO URBANO” DA “PORTA URBANA” DOS ESPARGOS

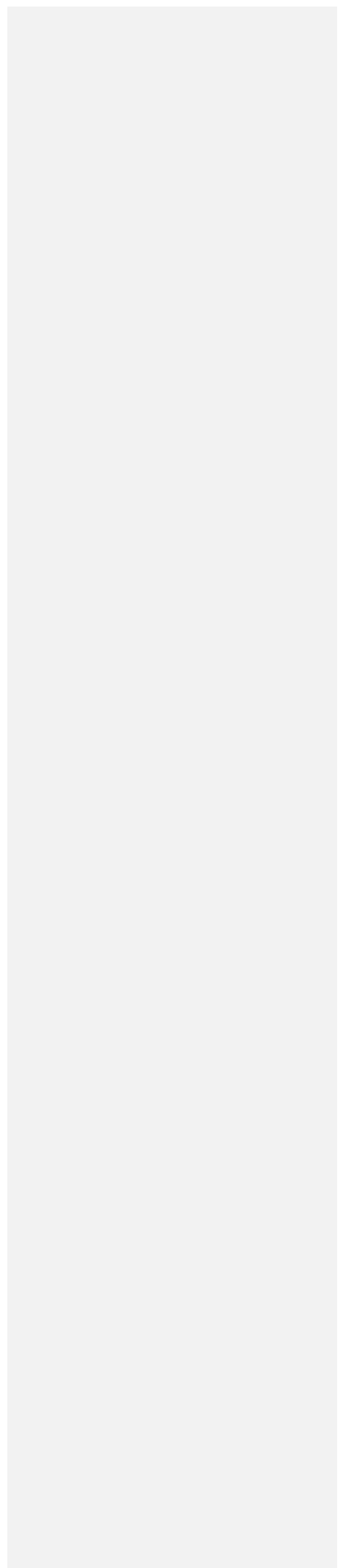
Na encruzilhada de linhas de pensamento urbanístico muitas vezes dissonantes e empurradas pelo ritmo acelerado de mudanças na sociedade moderna, o ambiente urbano segue um curso difícil de se ler. Neste contexto volátil renova-se o interesse no conceito de "terrain vague" geralmente associado a espaços urbanos que caíram em desuso ou que permaneceram expectantes. Vulgo “vazios urbanos” constitui um conceito difícil de precisar e longe de gerar consensos.

Visões dicotómicas dominam a discussão destes espaços.

A primeira denuncia a desordem representada na cidade e a segunda, pelo contrário, sublinha o seu interesse potencial como espaços de liberdade num ambiente urbano, que é cada vez mais padronizado e regulamentado.

Para a primeira visão, “o vago”, zonas indeterminadas que pontuam a paisagem urbana representam uma inaceitável deterioração socioeconómica e abandono. O “vazio urbano” contraria a imagem pretendida de uma cidade próspera por ferir o ideal de ordem e abundância associada a esta. À espera de futuro desenvolvimento e como forma de resolver o problema, tenta-se ignorar o “vazio urbano”, abandonando-o para estacionamento lucrativos ou mascarando-o com operações de cosmética urbana.

Para os apologistas do segundo ponto de vista, o "vazio urbano" oferece um contraponto à forma como a ordem e consumo dominam a cidade. Oferecendo espaço para a espontaneidade, apropriação criativa e usos informais que teriam dificuldades de encontrar um lugar em espaços públicos, sujeitos cada vez mais às exigências do comércio, o "vazio urbano" é um lugar potencialmente aberto a formas alternativas de vivenciar a cidade.



Depreende-se um certo idealismo reductor nestas visões antagónicas.

O "vazio urbano" pode significar estagnação económica e é frequentemente associado aos investidores negligentes e autoridades municipais permissivas. Porém cataloga-los de 'decadência urbana' por não corresponderem ao ideal da cidade funcional é reducionista. Da mesma forma, conotar o "vazio urbano", *a priori*, como um território de emancipação apresenta alguma desconexão com a realidade. O "vazio urbano" não pode ser dissociado das suas forças geradoras geralmente ligadas a motivos puramente especulativos, alheios ao interesse público para além das formas de marginalidade que é susceptível de atrair nem sempre limitadas à boa índole humana.

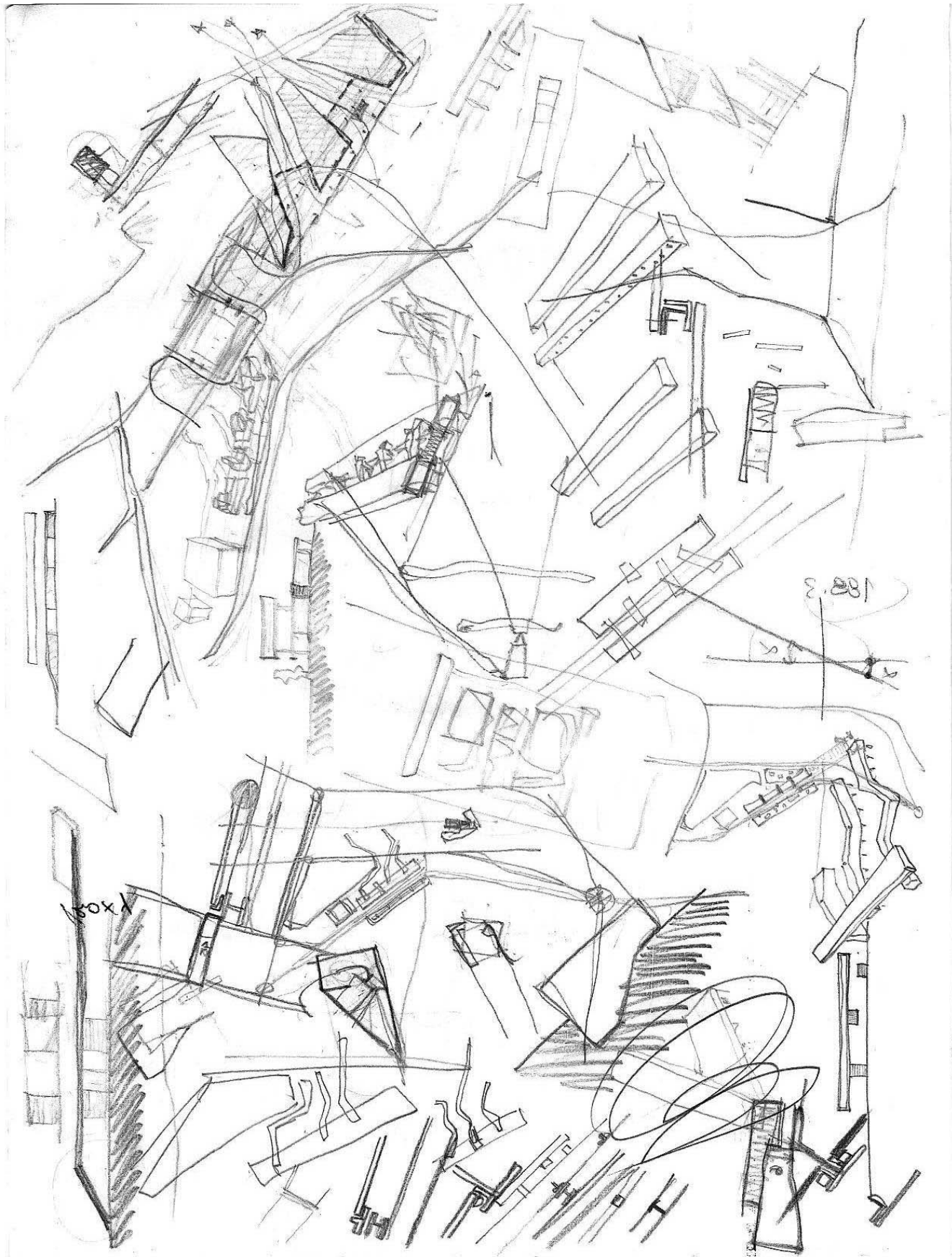
Procura-se como alternativa a essas visões dicotómicas, não o meio-termo, mas uma mistura heterogénea de componentes que enriquecem a experiência do "terrain vague" num urbanismo não fechado e na procura do desenho que permite o inesperado como elo de ligação com as incertezas do futuro.

O "vazio urbano" alvo de estudo neste ensaio contém características da realidade caboverdiana pelo que propõe-se que o entendamos como um espaço que potencia a memória e a identidade colectiva do salense.

Constitui memória colectiva por ter sido o espaço físico da infra-estrutura aeroportuária que desencadeou o processo urbano da vila dos Espargos. Com a nova localização do aeroporto gerou-se neste espaço um "vazio urbano" que reinventa-se continuamente em novos usos e fixa vivências distintas na memória individual reclamando funções sociais e urbanas num precário equilíbrio com a cidade.

Aqui o "vazio urbano" é também "porta urbana".

O intervir neste vazio é também riscar a antiga porta do país e da vila e esboçar a nova porta urbana para a cidade dos Espargos.



O PROCESSO

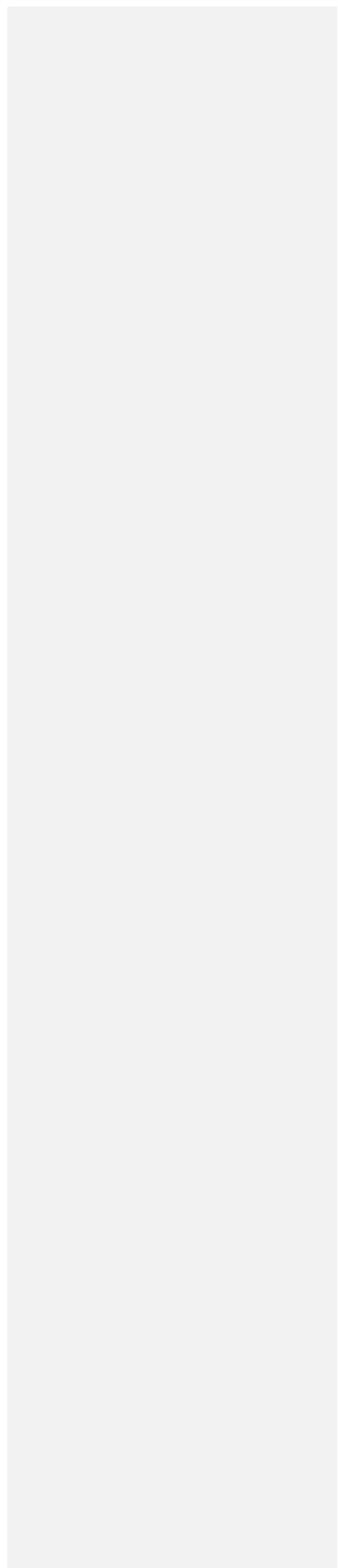
“ O processo de projecto baseia-se numa cooperação contínua entre o sentimento e o intelecto. As emoções, preferências, ânsias e cobiças que surgem e tomam forma devem ser examinadas com um raciocínio crítico. É depois o sentimento que nos transmite se os pensamentos abstractos são coerentes.”

Peter Zumthor³

Nesta secção, proponho uma incursão na forma como o “Projecto Urbano para a Cidade dos Espargos” foi sendo desenvolvido até chegar à fase “final” e à sua apresentação com base em desenhos rigorosos. Mais do que elaborar uma memória descritiva, pretendo reflectir sobre o **“processo de projecto”**, procurando descortinar os avanços, recuos e hesitações que conduziram à solução apresentada.

Numa primeira fase, traço algumas linhas gerais sobre o processo de projecto arquitectónico incidindo nos aspectos heurísticos dos desenhos de estudo, instrumento que utilizei com frequência na procura de uma solução para o sítio; depois, com base no processo, procuro clarificar as opções tomadas no decorrer do projecto.

³ Zumthor, Peter “Pensar a arquitectura”, 2005



O arquitecto Peter Zumthor argumenta que “o processo de projecto baseia-se numa cooperação contínua entre o sentimento e o intelecto”, frisando a necessária contaminação, ou interdependência, do “Homo-sapiens” com o “Homo-demens” no acto de pensar a arquitectura. É nesse pensamento racional-emocional próprio do “Homo-sapiens-demens”⁴, que radica o âmago do processo de projecto que aqui se pretende analisar.

Não se trata de considerar as experiências desenvolvidas nas décadas de 50-60 do século passado com os vulgarmente designados por “métodos de projecto”, que embora mais orientados para o ensino, demonstraram ser redutores na sua tentativa de sistematizar o processo de concepção arquitectónica.

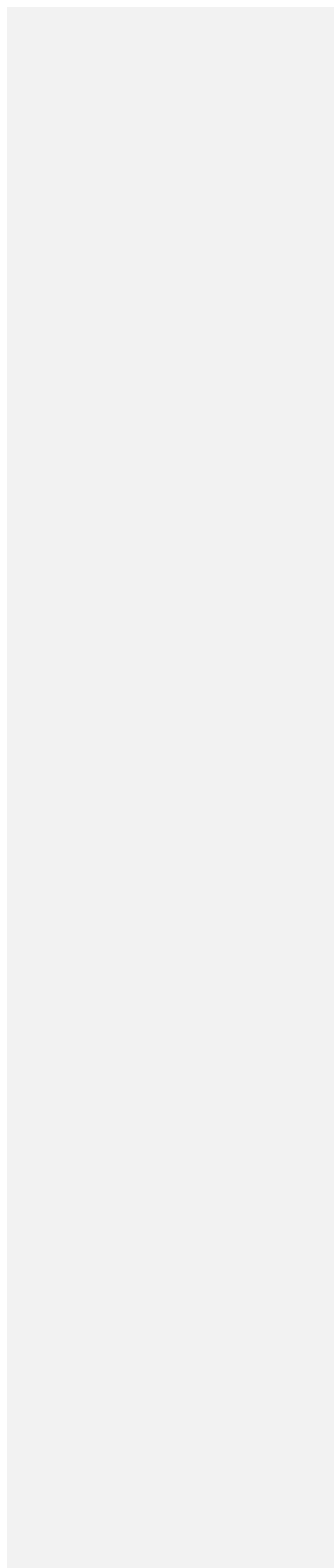
Propõe-se que se entenda processo de projecto no seu sentido mais lato, que extravasa o trabalho realizado nas longas horas passadas no estirador e no computador, para abarcar aquele livro que se leu, aquele filme onde a cidade se apresenta através do pábrisa de um “fancy car”, aquelas conversas de bar em bar com a língua leve depois de beber o grogue nem sempre de cana-sacarina, e toda uma vivência que vai fixando memórias, a que não raro o arquitecto recorre, nem sempre conscientemente, para resolver questões de projecto.

⁴ Morim, Edgar, “Amor Poesia Sabedoria”, 2003

O PROCESSO DE CONCEPÇÃO ARQUITECTÓNICO EM GERAL.

26

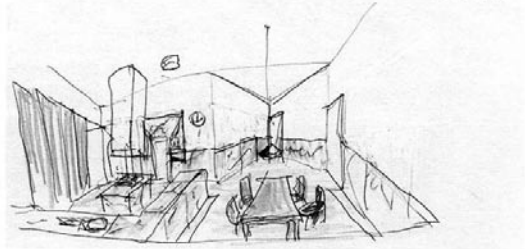
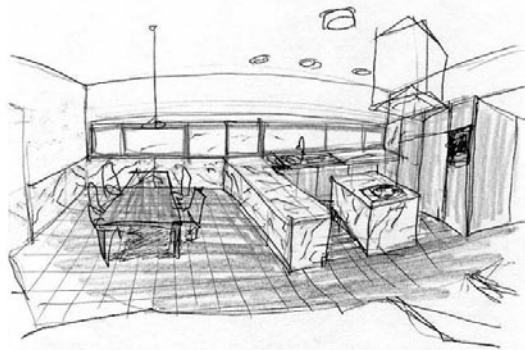
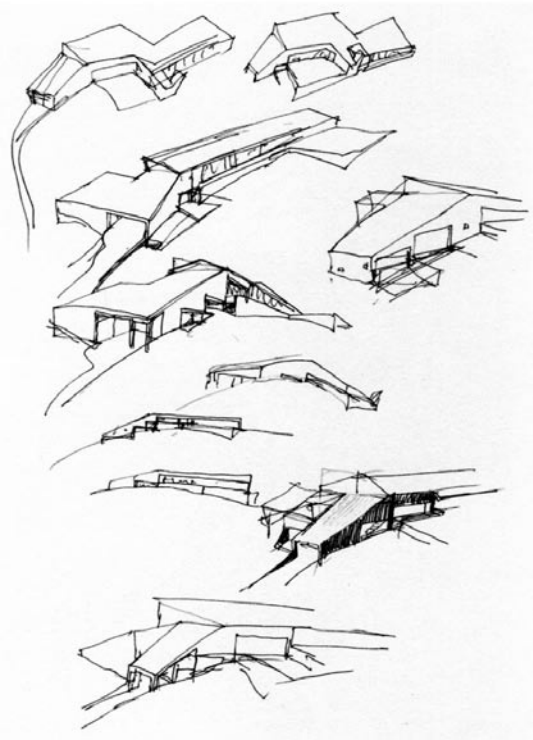
O processo do projecto



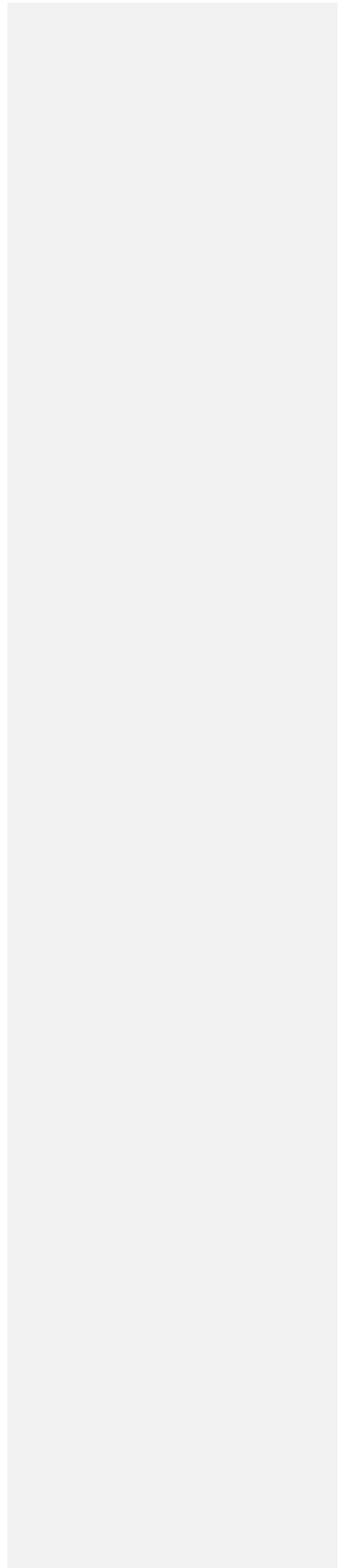
Desde sempre, os arquitectos se serviram e se servem de diversos suportes operativos no acto do projecto. Para além da palavra, escrita ou falada, reconhece-se uma utilização generalizada dos modelos tridimensionais, tanto físicos como virtuais, esses últimos em crescente generalização, os quais, enquanto elementos de estudo, participam frequentemente neste acto de dar forma a uma ideia, assumindo-se como verdadeiros esboços ou antecipações do objecto imaginado.

Contudo, por ter utilizado os desenhos de estudo como meio privilegiado na procura da solução arquitectónica e por nestes ser possível identificar um certo número de características que fazem com que se tenham tornado num meio privilegiado para suportar o conjunto de procedimentos heurísticos usado pelos arquitectos durante o processo de concepção, centralizemos a nossa atenção neste instrumento.

O desenho arquitectónico, nomeadamente o esquisso de estudo, desde há muito está na base da prática conceptual dos arquitectos. O desenho, enquanto instrumento de concepção, contribuiu decisivamente para a afirmação de um novo papel intelectual na racionalização do trabalho de concepção sendo, com a sua vertente comunicativa, em larga escala responsável por um salto cultural que alterou o próprio estatuto do arquitecto e a sua relação com a própria obra.



Esquisso Arq. Pedro Maurício



Historicamente fica estabelecida uma relação intrínseca entre a acção de desenhar e a arquitectura. A cultura arquitectónica fica assim comprometida com o contexto da acção de desenhar embora sabendo que os problemas arquitectónicos não são todos de tipo gráfico. Há, por exemplo, problemas de ordem económico-financeira capazes de mudarem por completo uma solução arquitectónica. É a consciência desses problemas e a sua clarificação que permite ao arquitecto inscrever o seu trabalho criativo no âmbito de uma actividade de busca de soluções onde se enquadram os desenhos de estudo.

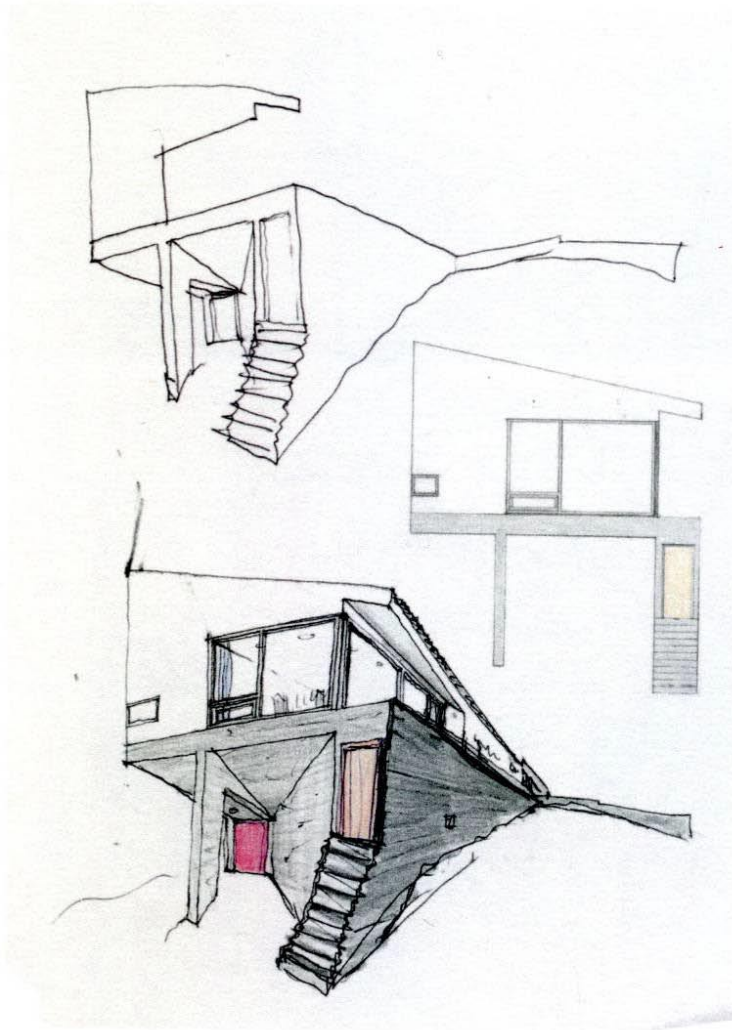
Ora, a utilização generalizada dos desenhos de estudo não se prende apenas a questões culturais. Está condicionada por aspectos científicos que têm a ver com mecanismos da percepção e cognição humanas, pelo que devemos entender o modo como os processos mentais gráficos e cognitivos interagem no tempo real do trabalho de projecto. Esboçaremos este assunto mais adiante.

No processo de concepção arquitectónica, o desenho desempenha o papel de participante activo na formulação do projecto, não se instituindo exclusivamente como ferramenta gráfica mas também como suporte operativo e como parte de um processo de pensamento gráfico. Tem-se o desenho como um meio fundamental de pensamento no processo de concepção em arquitectura.

Nesse sentido, dever-se-á reflectir sobre o modo como as características dos desenhos de estudo permitem a um arquitecto ler neles mais do que aquilo que lá colocou.

Apresenta-se o desenho como instrumento integrante de um processo de busca de soluções. Este processo organiza-se através do estabelecimento explícito ou implícito de estratégias, que procuram dar, às vezes por uma “**avaliação sectorial**”⁵, respostas aos diversos problemas do projecto. É a análise do comportamento dos arquitectos durante o seu processo de concepção, com as estratégias de que se servem, nem sempre explícitas, que nos pode levar aos conceitos de heurística que ajudem a explicar parte da importância dos desenhos de estudo naquele processo.

⁵ Entrevista ao Professor Arquitecto Hestnes Ferreira, 2000



Esquisso Arq. Pedro Maurício

O conceito de heurística pode ser definido como sendo qualquer princípio, procedimento ou instrumento que contribua para uma redução da incerteza na busca de uma solução satisfatória. Daí que os procedimentos heurísticos aqui esboçados se relacionem intimamente com um processo criativo de resolução de problemas onde, *a priori*, se desconhece de que modo uma determinada sequência de raciocínios conduzirá a uma solução. Torna-se necessário um princípio de tomada de decisões no qual não há certezas de se chegar a uma solução.

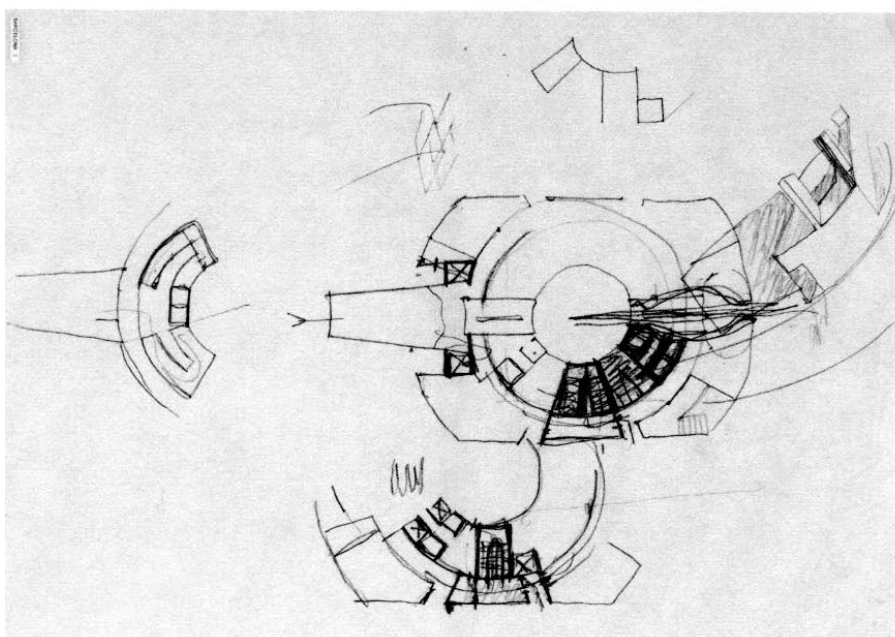
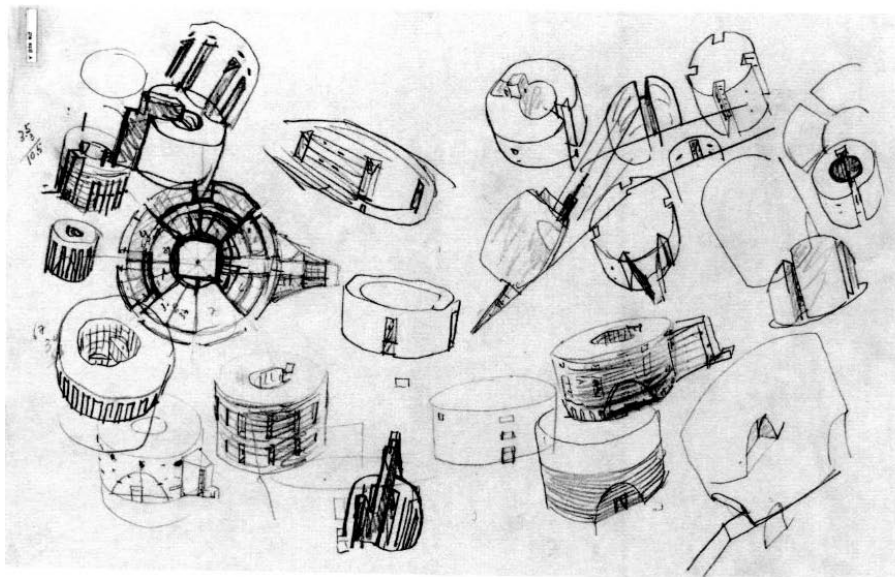
De facto, não me parece conveniente que o arquitecto tenha certezas na fase embrionária do projecto. O processo de concepção arquitectónica focalizado aqui, mais do que um método de projecto para se chegar a uma solução, é em si uma procura incerta e dúbia de soluções do projecto. Essa procura reveste-se de avanços e recuos, de afirmações e negações onde a dúvida sugere ser a pedra de toque que conduz a soluções satisfatórias tanto para o cliente como para o arquitecto.

A negação ou afirmação de uma proposta de resolução arquitectónica faz-se, às vezes, com o desenvolvimento de uma outra proposta que ao apresentar melhores soluções sectoriais nega a anterior ou, ao falhar nessas soluções, afirma a proposta precedente. Diria mesmo que mais do que procurar certezas o processo de concepção arquitectónico procura reduzir incertezas.

Esse processo incerto exige tempo. “Apenas um arquitecto pós-modernista consegue projectar edifícios de extraordinária escala e complexidade num dia, em qualquer dia. Pós-modernismo não é um movimento. É uma nova forma de profissionalismo, de educação arquitectónica, que não cria conhecimento nem cultura. É uma preparação técnica que cria uma nova eficácia na aplicação de dogmas inquestionáveis.”⁶

No ensino das cadeiras de Projecto, ligadas muitas vezes a noções, pouco claras, de “métodos de projecto”, essas incertezas, recuos e hesitações do aluno no acto de projectar são tidos, quase sempre, como falhas projectuais. A bem de uma suposta “ideia” inicial o processo de concepção arquitectónica que deveria ser exploratório no seu sentido lato passa a ser apenas uma estratégia faseada de “materialização” dessa “ideia” apriorista nos desenhos rigorosos finais. Estou inclinado a defender, em detrimento de uma “ideia” inicial

⁶ Rem koolhaas, SMLXL, tradução do autor



Esquisso Arq. Siza Vieira

pré-processo, uma investigação e interiorização cabal dos problemas do projecto e subsequentemente uma procura incessante de soluções através do processo de concepção que abarca, certamente, um conceito ou vários afirmados ou negados no decurso desse mesmo processo.

Para o Arquitecto Steven Holl o conceito é o motor que impulsiona o processo de desenho e não se apresenta como um “dogma” estanque.

“No início de cada projecto, após analisar o lugar e o programa, e às vezes depois de várias saídas em falso, decidimos por um conceito central (ou vários), junto com alguns esboços espaciais pouco precisos. (...) O conceito expresso em diagramas e palavras, contribui para a concentração de toda uma variedade de aspectos distintos e ajuda ao desenvolvimento de um projecto e na comunicação com o cliente.”⁷

De notar que a utilização de um “conceito central” no decorrer do processo, diferencia-se da noção de “ideia inicial” anteriormente criticada. A “ideia” aprisiona o processo no seu decorrer, à medida que o desenho e outros procedimentos heurísticos vão consolidando o percurso, com o intuito de se alcançar a solução preconizada.

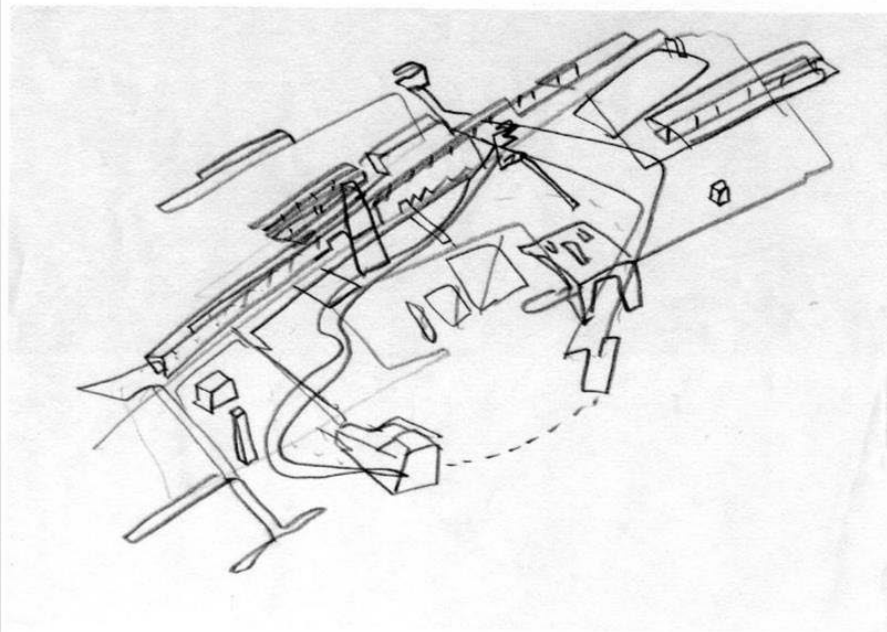
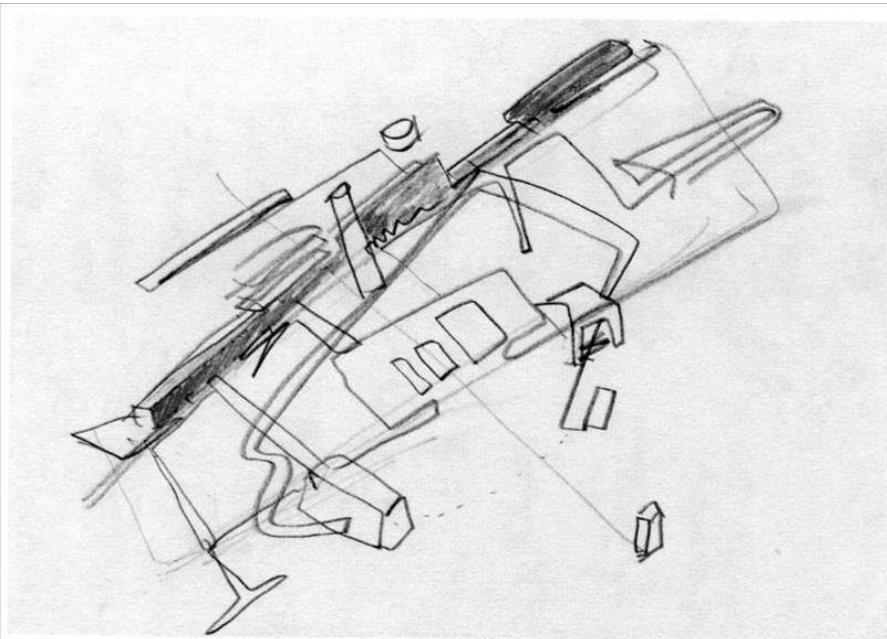
Como o diria o Arquitecto Hestnes Ferreira, “ou já trazemos o desenho e o aplicamos conforme já sabemos e ele perde um bocado o seu valor de procura ou então o desenho reflecte o nosso pensamento e estamos a tentar descobrir alguma coisa com ele. Para mim é o que me interessa mais na arquitectura.”⁸

Por outro lado, os “conceitos” ou “notações poéticas”⁹, nos dizeres do Arquitecto Steven Holl, para além de serem motores que impulsionam o desenho heurístico, são grandes libertadores que extrapolam o acto de projectar para outras disciplinas. O Arquitecto Steven Holl apresenta o conceito, muitas vezes filosófico, como sendo também um instrumento de persuasão. Porém nem sempre o conceito é poético ou filosófico. Pode ser pragmático e realista. Exemplifica-se o caso do concurso para o Centro de Congressos de Córdoba, Espanha, onde por entre várias propostas de conceito com aspectos filosófico-poéticos, o Arquitecto Rem koolhaas e sua equipa saem vencedores com uma proposta de persuasão atenta à conjuntura económica do país. Tem-se o aprisionamento dogmático da “ideia inicial” e dos “métodos de projecto” e a

⁷ Steven Holl, “El Croquis 108 – Steven Holl, pensamiento, material y experiencia”, 2001. Tradução do autor.

⁸ Entrevista ao Professor Arquitecto Hestenes Ferreira, 2000

⁹ Steven Holl, idem



Esquisso Arq. Jorge figueira

libertação e o contacto com a realidade da vida expressa em “conceitos” e na “poética” do processo de concepção arquitectónica que aqui se pretende apresentar. Lê-se “libertação” não no sentido ingénuo mas atento às várias balizas que surgem no acto de projectar, sejam elas de carácter económico-financeiro, logísticos ou apenas demandas, sonhos ou caprichos dos clientes.

Os desenhos de estudo têm a capacidade de se constituírem como autênticos “quadros de referência” transitórios que apoiam a evolução do processo. É nesse constituir de “quadros de referência” que reside um aspecto que aparenta ser redutor nos desenhos de estudo, mas que classificaria de “cunho pessoal”, o que ajuda a entender parte da subjectividade do acto de projectar. Refiro-me aos mecanismos mentais de assimilação e fixação da informação. No momento de se apreender uma determinada realidade há uma perda selectiva de informação de modo a torná-la manipulável e classificável. Esse fenómeno ocorre no acto de desenhar algo observado ou imaginado. É um facto de suma importância que seja o arquitecto que, de um modo consciente, selecciona o que retém da realidade.

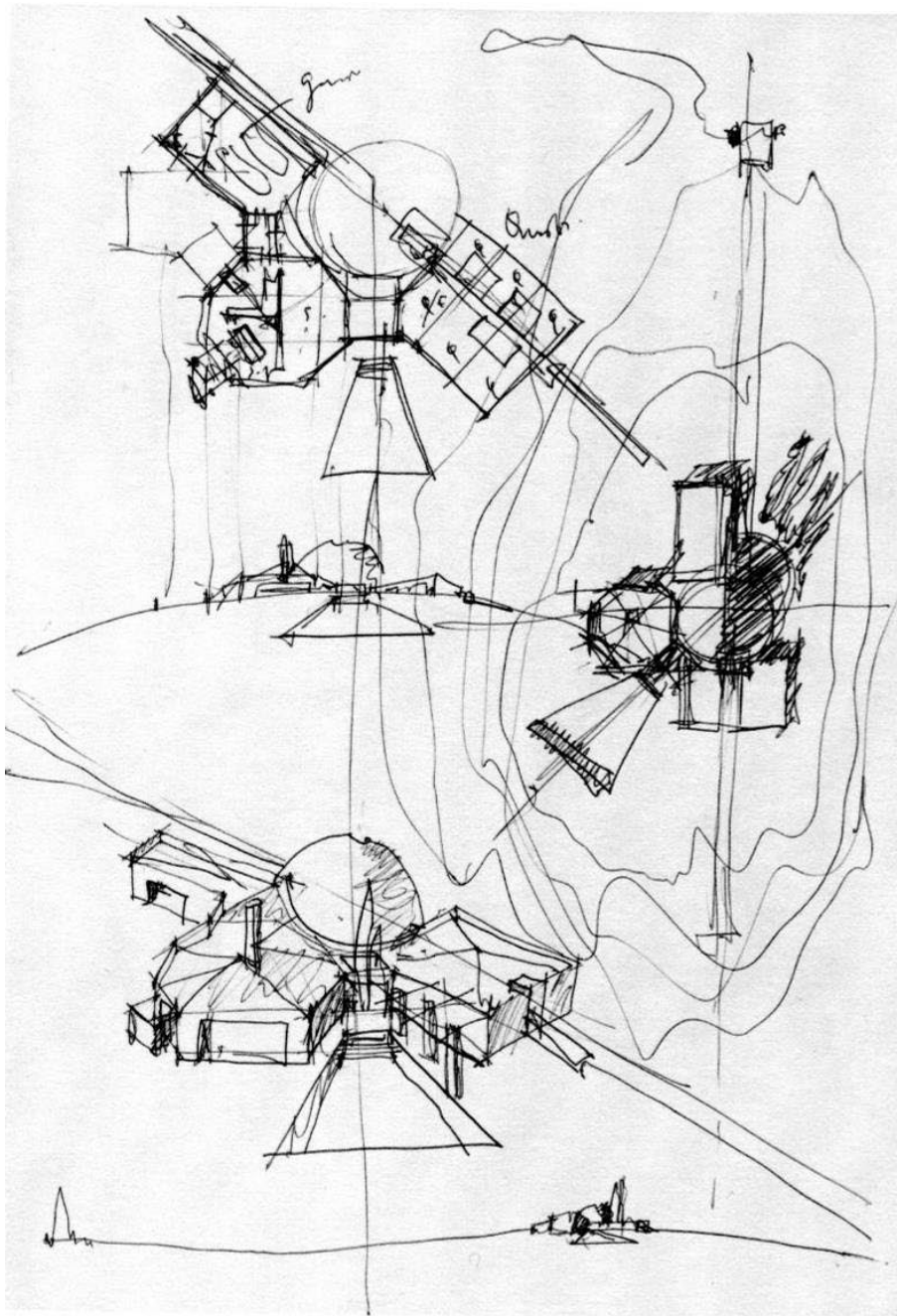
A subjectividade do processo arquitectónico está poeticamente expressa nas palavras do Arquitecto Peter Zumthor:

“Quando trabalho num projecto, deixo-me guiar por imagens e ambientes da minha memória que consigo relacionar com a arquitectura que procuro. As imagens que me ocorrem provêm, na sua maioria, da minha vivência subjectiva e são, por isso, raramente legendadas com comentários arquitectónicos já memorizados. Enquanto estou a projectar procuro descobrir o que significam as imagens, para aprender como se produz certas formas e ambientes imaginados.”

¹⁰

A impossibilidade de viajar e vivenciar obras diversas de arquitectura poderá deixar o aluno preso ao fascínio visual da arquitectura ou escudado em intelectualizações, padecendo de memórias “reais” de ambientes vivenciados. Perante a nossa experiência pessoal de vivência espacial torna-se necessário aprender como se criam determinados ambientes. Como dizia o Arquitecto Victor Figueiredo, ‘ao saborear um bom ou mau vinho, ao enólogo não basta o gosto, terá que procurar os porquês’.

¹⁰ Zumthor, Peter “Pensar a arquitectura”, 2005



Esquisso Arq. Souto de Moura

Há muito que se apregoa que em arquitectura ‘nada se inventa’. Aceita-se em parte este ‘cliché’ ao se constatar que parte da criação, ou recriação, em arquitectura, se processa através do cruzamento de “quadros de referência” anteriormente memorizados. É neste condicionar crítico das memórias desenhadas a que o arquitecto recorre no decurso do processo criativo, aliado às “memórias gerais” de espaços e ambientes vivenciados, que se apresenta o acto de projectar em arquitectura como um exercício de personalidade.

O exercício de personalidade pressupõe que o ensino de arquitectura extravase o espaço físico da Faculdade e da própria arquitectura para se imiscuir com a Universidade e com aspectos reais da vida. Embora necessário, o ensino da arquitectura parece centrado mais nas habilidades formais e conceptuais do que nas qualidades pessoais e no entendimento da vida.

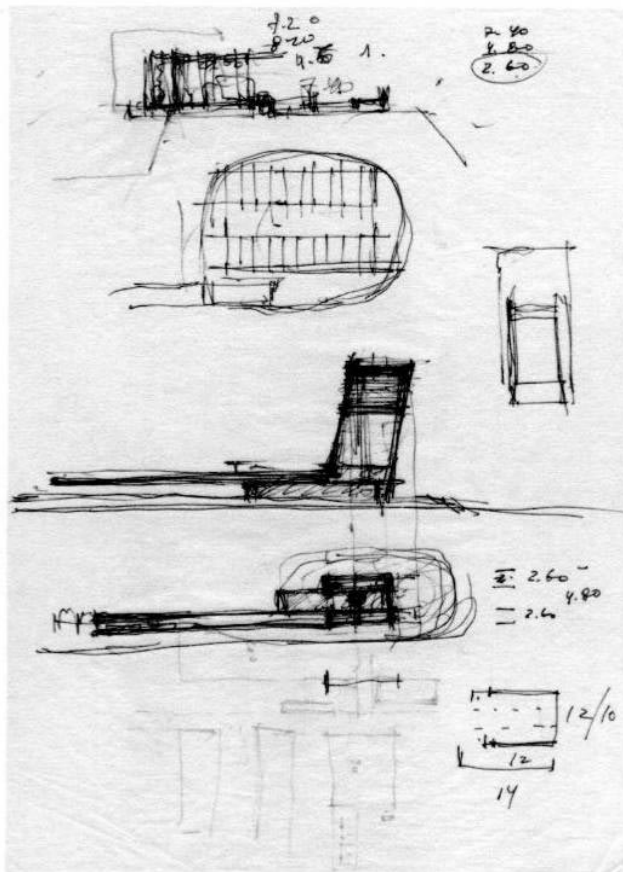
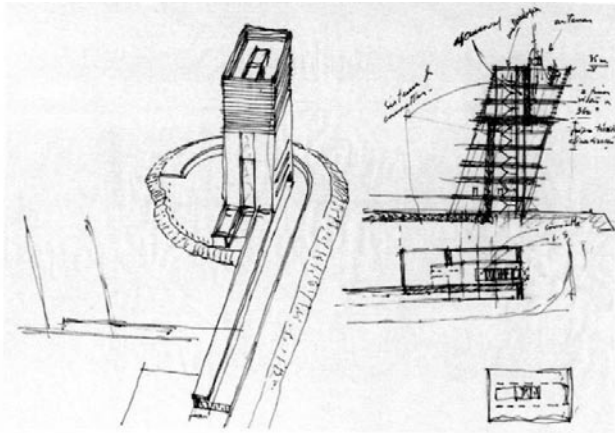
“Mais importante do que a destreza para sonhar espaços é a capacidade do arquitecto para imaginar situações humanas.”¹¹

O apelo à formação pessoal e ao desenvolvimento da identidade própria do aluno e a interiorização do sentido de responsabilidade da arquitectura, quiçá estimulados pelo relacionamento “mestre – aluno”, torna-se necessário no ensino da arquitectura. Em muitos aspectos, trabalhar com a arquitectura é na realidade um trabalho sobre nós mesmos, sobre a própria interpretação do nosso ser, sobre o nosso modo de ver as coisas.

Às propriedades subjectivas dos desenhos de estudo de concepção arquitectónica, acresce a emoção que também se relaciona com mecanismos de apreensão visual. Por condicionalismos físicos e por aspectos culturais que têm a ver com a nossa literacia, ao fazer-se a leitura perceptual da esquerda para a direita, os olhos encaminham a informação observada preferencialmente para o hemisfério esquerdo do cérebro, o lado “sapiens” do “homo-sapiens-demens”¹². Os desenhos de estudo, com a sua frequente dimensão reduzida, por serem apreendidos de um modo global e simultâneo aumentam a participação do hemisfério direito do cérebro, o lado “demens” do ser humano. É este aspecto “demens”, do “homo-emocional”, que, com as suas propriedades artísticas, potencia o processo criativo.

¹¹ Juhani pallasmaa, em “El croquis 108, una conversación con Steven Holl”, tradução do autor

¹² Morim, Edgar, “Amor Poesia Sabedoria”, 2003



Esquisso Arq. Gonçalo Byrne

Se projectar significa, em grande parte, compreender e ordenar, a verdadeira essência da arquitectura, como defende o Arquitecto Peter Zumthor, é originado pela emoção e inspiração. Esses momentos de inspiração aparecem com o trabalho paciente. Neste sentido o Arquitecto Nuno Mateus, conclui:

“O arquitecto genial, se existe, conseguirá porventura ter uma ideia qualquer brilhante, instantânea. A nossa experiência está no inverso disto: O trabalho é demorado, sofrido, construído por pequenos passos e envolve muita gente. Procuramos que o próprio processo se torne parte da arquitectura (...).”¹³

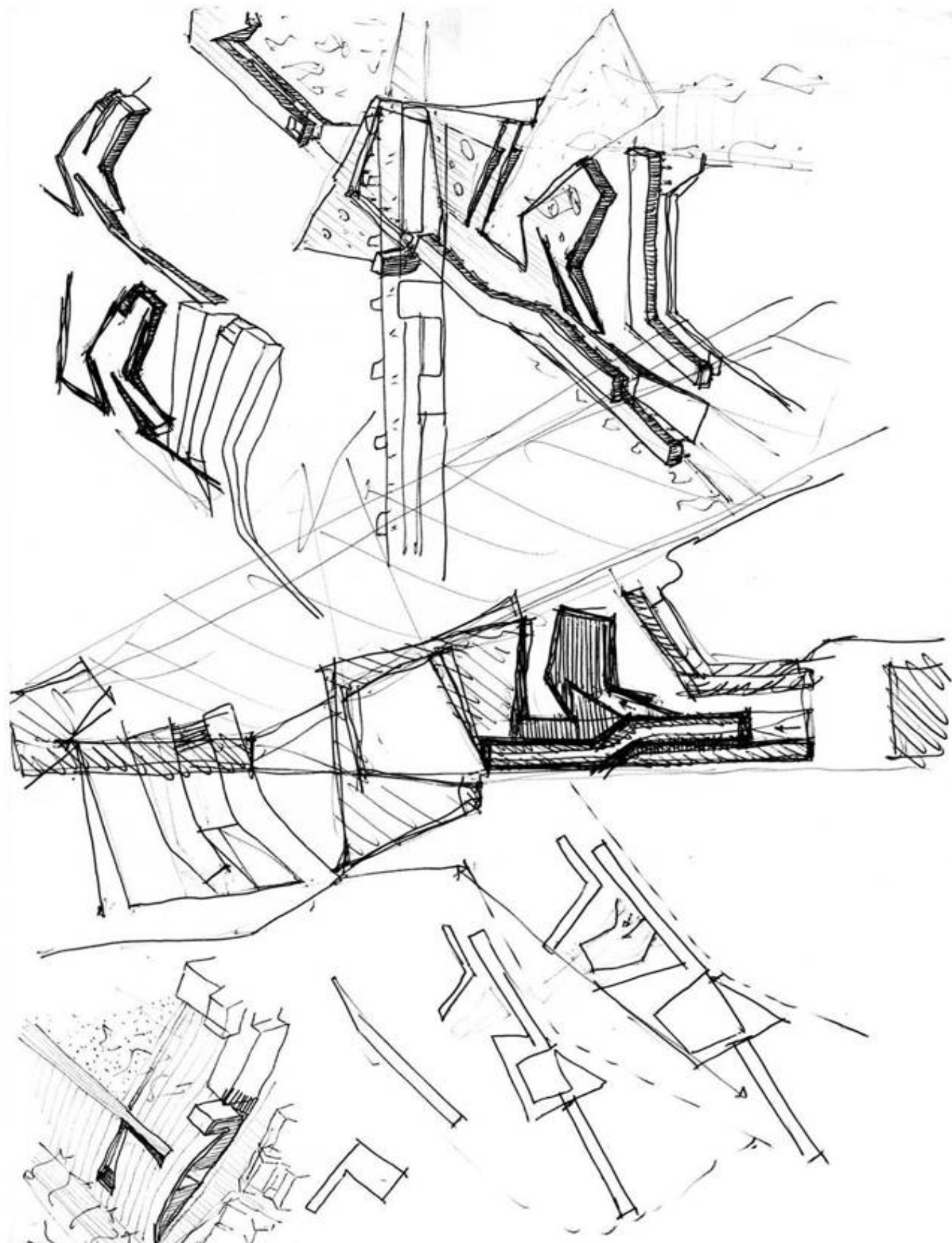
Associada à característica “demens” do processo de concepção em arquitectura cabe referir a ambiguidade ligada aos desenhos de estudo. Estes, constituindo-se como instrumentos heurísticos que visam a redução de incertezas na busca de uma solução satisfatória, ao promoverem saltos de compreensão por intuição, frequentemente baseados em padrões incompletos, palpites, sentimentos e imagens visuais, apontando por vezes soluções divergentes, tornam-se ambíguos. Porém é desse aparente paradoxo, de diminuir as incertezas através da ambiguidade, que nascem novos significados, nova informação, permitindo ao arquitecto ver nos desenhos de estudo mais do que aquilo que neles, conscientemente, colocou. Há, assim, um ciclo permanente de interacção com o desenho:

“Há uma reflexão que acho extremamente importante e há o desenhar, sendo necessário que o desenho sirva a reflexão e vice – versa. (...) Há sempre uma inovação, há qualquer coisa que se procura, através do desenho, para um novo projecto.”¹⁴

É neste ciclo progressivo esquisso-interpretacao-esquisso que se adopta uma solução que, por vezes, conduz à inovação arquitectónica. O revelar do processo de concepção arquitectónica, nos termos aqui esboçados, será o meio pelo qual se apresenta a evolução do “Projecto Urbano para a Cidade dos Espargos”. Por conseguinte, trata-se de viajar a montante para se perceber o porquê daquilo que está a jusante.

¹³ Nuno Mateus, em “Arquitectura e vida nº 58”

¹⁴ Entrevista ao Professor Arquitecto Hestenes Ferreira, 2000



3.2 O processo do Projecto Urbano para a cidade dos Espargos

“As narrações e explicações verbais [ou escritas] que os arquitectos fazem do seu trabalho parecem ser racionalizações *a posteriori*; isto é, as descrições conceptuais aparecem como ‘intelectualizações’ posteriores, mais do que como componentes activos do próprio processo criativo.”

Juhani Pallasmaa ¹⁵

Se o desenho é uma forma de dirigir o olhar, os textos, presentes no processo de concepção, também constituem um meio selectivo de registo de conceitos e de comunicação. Nega-se aqui a “memória descritiva” a favor da transcrição do processo criativo para o projecto da entrada dos Espargos. Neste discurso, forçosamente selectivo, assume-se as contradições que possam surgir entre este e os desenhos de estudo que estão na base do projecto. Far-se-á um esforço para se evitar o anacronismo ao se colocar nos desenhos iniciais “ideias” que surgiram ao longo do processo. É necessário, porém, ter-se presente que os desenhos heurísticos contêm, por vezes, ideias do subconsciente que através do ciclo “esquisso-interpretacao-esquisso” são posteriormente decifradas e assimiladas. Entende-se as ‘intelectualizações’ como um esforço permanente de interpretação para no processo encontrar um sentido que se quer didáctico.

¹⁵ Juhani pallasmaa, em “El croquis 108, una conversación con Steven Holl”, tradução do autor



“A cidade é a rua, o lugar dos encontros”

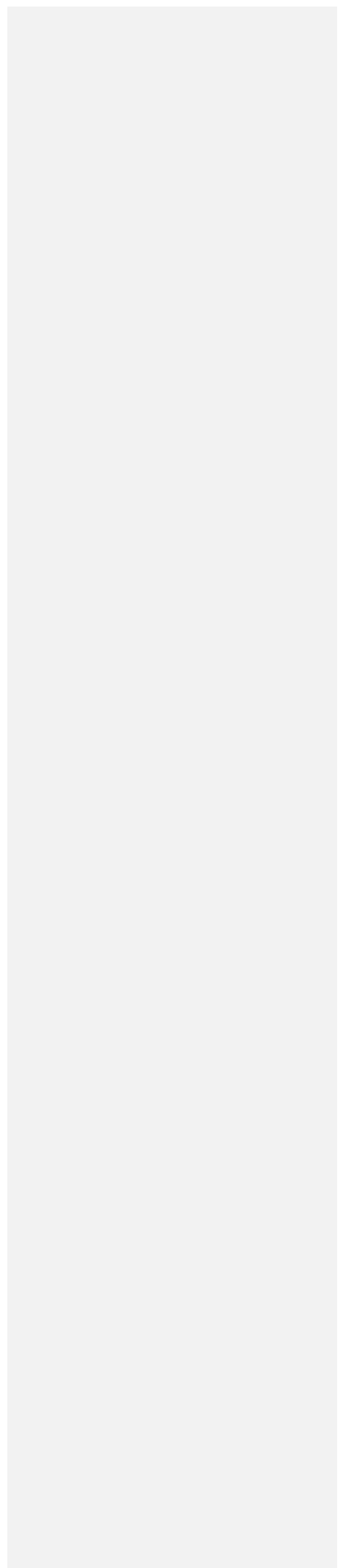
Jordi Borja ¹⁶

No acto de projectar há uma procura de soluções, através de instrumentos heurísticos, para determinados problemas. Essa procura não é, à priori, “vazia” no sentido que já se trazem “memórias” de ambientes arquitectónicos e ideias sobre a vida e sobre a Cidade.

Interessa-nos aqui as ideias sobre a Cidade que estão na génese deste Projecto Urbano. Se o caminhar projectual não tem por base uma “tábula rasa”, o confronto Ideologia/prática ou melhor, o confrontar-se de teorias sobre a Cidade com uma atitude pragmática de enraizamento local da arquitectura, numa espécie de “regionalismo crítico”¹⁷, torna-se necessário na procura de uma arquitectura que vá de encontro ao Homem, aqui Caboverdiano, e a sua vivência espacial específica.

¹⁶ AAVV, Quaderns nº 181-182, Barcelona, 1989, p. 182

¹⁷ Frampton, Kenneth, 2003, pp. 381-418



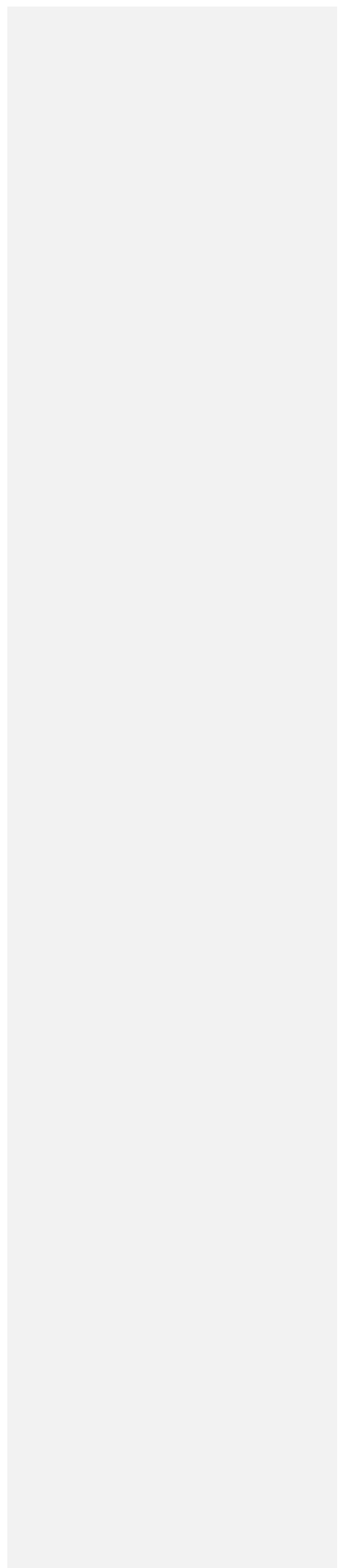
“Vamos! Construamos para nós uma cidade e também uma torre com o seu topo nos céus, e façamos para nós um nome célebre, para que não sejamos espalhados por toda a superfície da terra.”

Génesis 11: 4 ¹⁸

Aceita-se, historicamente, que na origem das primeiras cidades Humanas está a necessidade de trocas comerciais mais intensas, facilitadas e reguladas e a necessidade de elevação cultural. A proximidade de serviços diversos que permite ao cidadão, sem grandes deslocamentos, encontrar e satisfazer seus interesses e rotinas, desde trabalho, moradia, consumo material e cultural, continua sendo nos nossos dias condição necessária para o funcionamento salutar desse complexo edificado que é a cidade.

O discurso urbanístico contemporâneo se tem centrado sobre o [re] fazer da cidade um lugar de intercâmbio. Embora o comércio seja um intercâmbio, há quem defenda que nas cidades o intercâmbio mais importante é o de informação, projectos, rumores e murmúrios que fazem dos cafés, bares e restaurantes a principal “infra-estrutura económica de uma cidade”. Neste sentido, no caso específico de Cabo Verde, apontamos a praça, a rua, mais precisamente a esquina, como pontos privilegiados de intercâmbio de informação, sem excluir os cafés e bares, praticamente de porta em porta. Salienta-se, no entanto, que a sua vivência espacial característica se dá a nível do exterior o que torna o espaço contíguo frontal a esses estabelecimentos mais importante do que o espaço interior dos mesmos. Isto remeteu-nos para o Geógrafo e Urbanista, Jordi Borja, que apresenta a cidade como sendo um espaço público aberto e descoberto, como uma concentração de pontos de encontro. A cidade como um lugar, ou seja, um feito material produtor de sentido. Para este Urbanista, na cidade em primeiro tem-se as ruas e as praças, os espaços colectivos, e depois tem-se os edifícios e as vias. Coloca a qualidade do espaço público como condição indispensável para a qualidade da cidade, tendo neste a indicação da qualidade de vida e de cidadania.

¹⁸ Bíblia Sagrada, conforme a “Tradução do Novo Mundo das Escrituras Sagradas”, referente à construção da Babilónia.

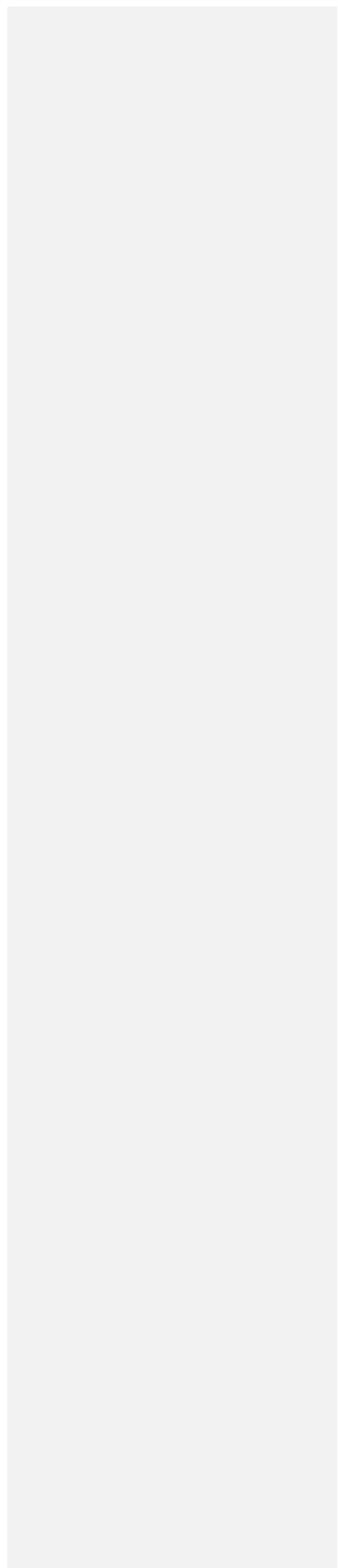


O grau de urbanidade¹⁹ de uma cidade ou bairro depende do grau de “vitalidade urbana”²⁰ ali presente. Com o pulsar da cidade se torna imprescindível a criação e recriação dos espaços públicos que acomodam as actividades urbanas. A apologia da “rua tradicional”²¹ como espaço público por excelência que garante a “urbanidade” de uma cidade está patente no livro “Life and death of great American cities” [Morte e vida das grandes cidades] de Jane Jacobs. Ao ver a cidade como uma construção complexa e valorizar a acção social sobre a realidade, Jane Jacobs coloca na diversidade – de usos, de nível sócio económico da população, de tipologia das edificações, de multiculturalidade – a tónica geradora de vitalidade urbana expressa nas ruas tradicionais dos bairros da cidade. A rua contudo, muito mais do que palco para as actividades urbanas, com a sua configuração tradicional e com largos passeios torna-se geradora da vitalidade urbana. As actividades essenciais – morar, trabalhar, passear, comprar, conviver, circular – regem a vida urbana e se estabelecem relações de compromisso e aliança com os espaços que as acolhem. O espaço fundamental onde a diversidade e intensidade de usos ocorre é nas ruas com seus largos passeios. A autora continua a dissertar que é a partir dos contactos nas ruas que pode “florescer a vida pública exuberante na cidade” e que os largos passeios das mesmas podem ser mais importantes do que parques para as actividades das crianças pelas relações de confiança que podem ser estabelecidas com os “proprietários naturais” das ruas, donos das padarias, mercearias, lojas, pequenos serviços, que co-vigiam sobre elas. É nessa rua tradicional “humana e acolhedora” que segundo Jane Jacobs, com os seus “proprietários naturais” e com o trânsito frequente de pedestres que são os muitos “olhos atentos”, que se garante a segurança dos cidadãos nas suas deambulações pela cidade da diversidade, condição necessária para tornar esse espaço público, rua, atractivo.

¹⁹ Propõe-se que se entenda *Urbanidade* como a relação dinâmica que se estabelece entre as “actividades urbanas” quotidianas, que são algo maior que as “funções urbanas” e o espaço público adequado à sua realização.

²⁰ *Vitalidade urbana* como a dinâmica da vida na cidade do intercâmbio.

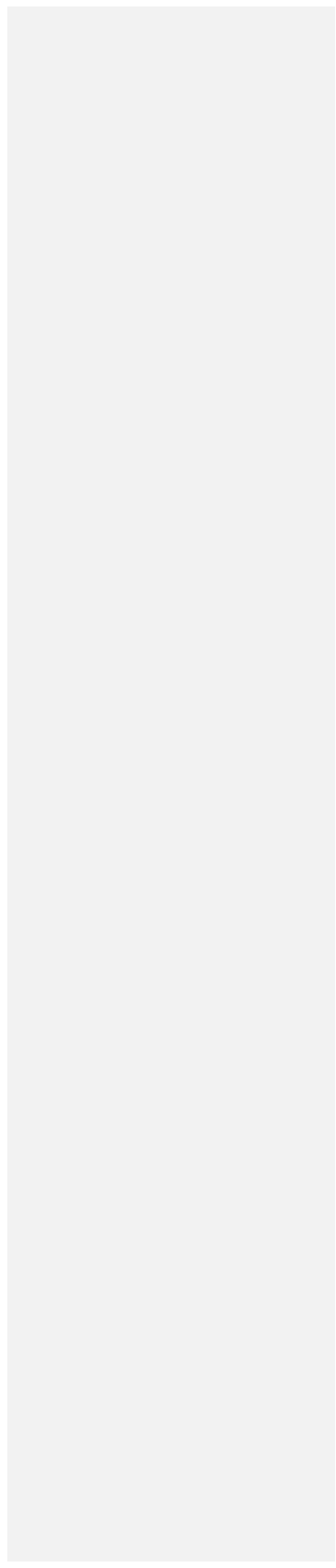
²¹ *Rua tradicional* definida pelas unidades domiciliárias ou edifícios com térreos comerciais voltados para ela.



Os “parques” ou zonas verdes com frequência criticados por Jane Jacobs são os pensados atentos às ideias do urbanismo por ela chamado de “ortodoxo” que inclui o urbanismo Moderno da Carta de Atenas, exemplificado na Ville Radieuse do Arquitecto Le Corbusier onde grandes edifícios habitacionais elevados sobre pilotis “soltam” o plano do solo para este se transformar num grande parque verde que se entende como um manto pela cidade, cortado apenas pelas vias automóveis. Jane Jacobs nega essas áreas verdes por concluir empiricamente que esses espaços não se propiciam aos encontros (próprios da cidade do intercâmbio) mas se dispõe frequentemente à violência urbana. Ao questionar “Porque é tão frequente não haver ninguém onde há parques e nenhum parque onde há gente?”, Jane Jacobs conclui que o paisagismo não garante o uso de uma área livre mas sim a sua vizinhança e esta está condicionada à diversidade e intensidade de usos.

Ora, a estratégia urbanística do Movimento Moderno ao preconizar o “zoning” e ao vazar os pisos térreos para permitir a sua ocupação “natural” pelo verde, augura a morte da rua no sentido tradicional. A ausência de térreos comerciais não propicia a diversidade de actividades a nível da rua tornando estas em meras vias de acesso aos edifícios. A distribuição de actividades segundo o “zoning” racionalista, embora diversificada, não gera volume, densidade e intensidade gerada pela continuidade morfológica típica da cidade tradicional, o que não privilegia a cidade como lugar de intercâmbio e cuja dispersão física e funcional aumenta a dependência automóvel e desencoraja a apropriação pedonal da cidade.

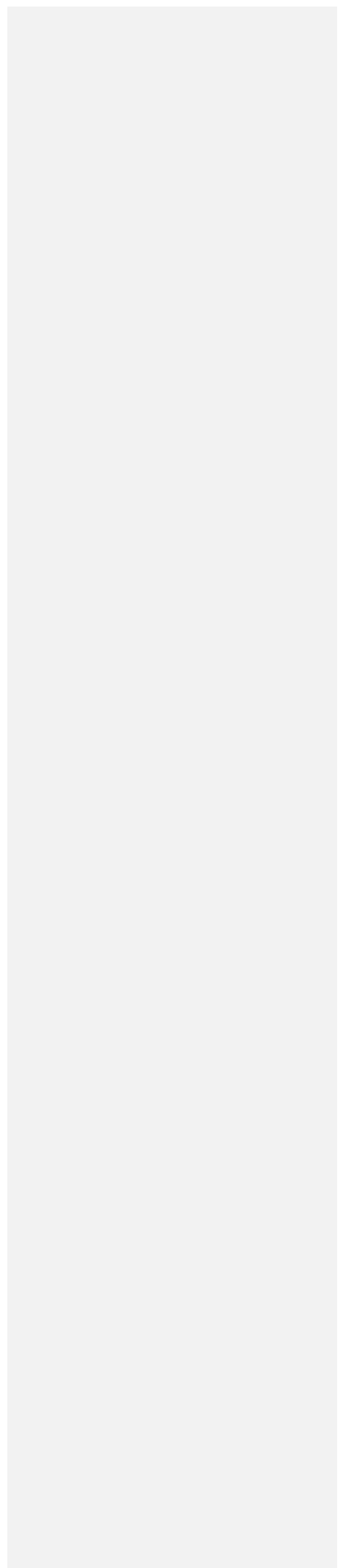
Cabe frisar que em muitas cidades do mundo o caos urbano, as velocidades dos automóveis e da vida agitada das metrópoles modernas (sintomas que já se estendem para as cidades menores), aliados a falta de segurança nas ruas, cria um ambiente urbano muito pouco favorável para a vida comunitária nos lugares públicos exteriores e alicia a interiorização da vida pública com o surgimento de novos lugares que se voltam para si e menos para a cidade. Espaços climatizados e protegidos que na sua ambientação interna artificializam os lugares públicos. Esses espaços ligados à lógica do consumo imediato ganharam qualidades ambientais muito superiores aos da própria cidade, pelo facto de esta última veio a receber nos últimos anos muito menos investimentos para a melhoria e criação de seus espaços públicos.



Embora culturalmente o caboverdiano tende a apropriar-se do espaço exterior contíguo às edificações, vivificando os espaços públicos urbanos, a sedução daquilo que chamaria “moda urbana” aliada a estratégias puramente comerciais da especulação imobiliária, têm tornado aliciantes as propostas de Centros Comerciais seguidistas dos modelos praticados na Europa, embora em escala reduzida. Essa atitude desatenta ao clima, à cultura e à sociologia caboverdiana põe em cheque o espaço público aberto e o seu potencial como gerador de qualidade de vida e de competitividade económica.

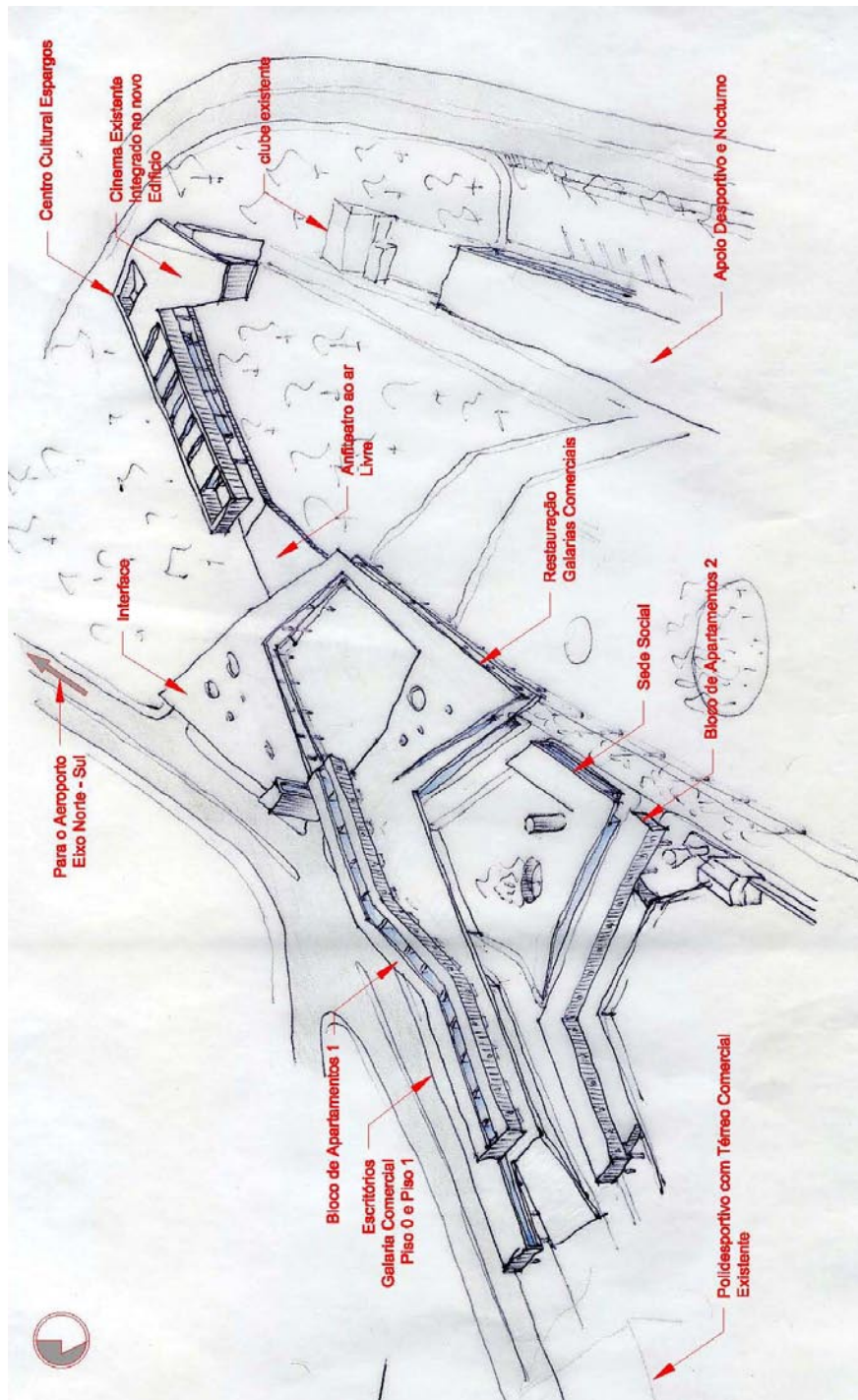
Ora, as melhores qualidades ambientais proporcionadas por esses espaços interioristas são verdadeiras em cidades onde o clima (por exemplo frio e chuvoso) não permite uma apropriação confortável das ruas abertas e há a capacidade financeira para suportar os custos da climatização. Nas cidades e vilas em Cabo Verde esses espaços interiorizados estão votados ao fracasso. O custo elevado da energia eléctrica e o seu frequente corte transforma a climatização desses espaços e a sua manutenção (com elevadores por lei obrigatórios para espaços públicos sem rampa e com mais de um piso) numa autêntica fraude de marketing. Não raro, a climatização funciona apenas no primeiro mês e conseqüentemente tanto o comerciante como o utente se desagradam desses espaços. Este facto agregado à “natural” tendência do Caboverdiano de apropriação do espaço público exterior torna necessário e pertinente o repensar dos espaços de oferta comercial e cultural numa lógica pragmática de enraizamento local da arquitectura, numa espécie de “regionalismo crítico” capaz de gerar lugares públicos e identidade local.

Com a intervenção no “vazio urbano” da entrada dos Espargos procuramos a [re] criação do espaço público que permita por um lado, o nascimento de lugares públicos e por outro estimula a apropriação democrática da cidade. Criamos uma nova centralidade com espaços públicos que articulam e dão continuidade física e simbólica entre o Núcleo de Identidade Histórica e a nova zona de expansão da cidade.



Porém sendo Cabo Verde um país que tem vindo a lutar contra problemas sociais e económicos, onde a preocupação maior não é a criação de novos lugares públicos, mas sim o atendimento de necessidades básicas de infra-estrutura para a sua população que no caso da ilha do Sal, triplicou nos últimos vinte anos, cabe questionar o porquê de no Projecto Urbano para a cidade dos Espargos termos tido como premissa “a cidade é a rua o lugar dos encontros” ao colocar a tónica no espaço público. Para além das razões de natureza cultural e antropológica, o Urbanista Jordi Borja dá-nos um motivo de peso ao argumentar que a actividade económica da cidade tem que ajudar a gerar espaço público cidadão e um bom espaço público é a melhor garantia da competitividade económica da cidade.

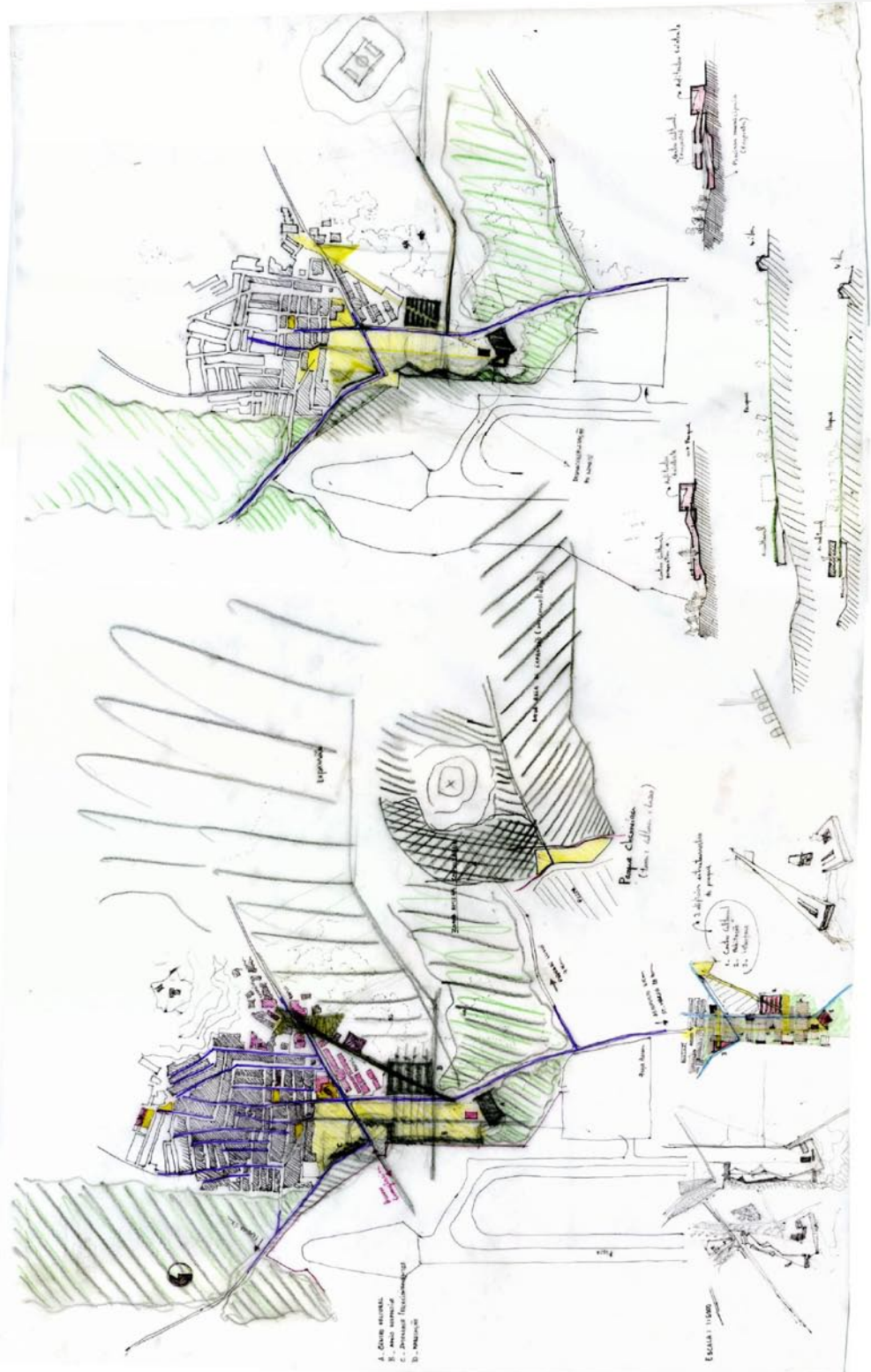
A premissa “a cidade é a rua, o lugar dos encontros” serviu-nos como guia para amarmos a intervenção na malha urbana existente e apontar caminhos para a apropriação do projecto por parte dos cidadãos pelo facto da vivência dos espaços públicos em Cabo Verde se der em essência a nível do exterior dos edifícios.



Embora o processo do Projecto Urbano para a cidade dos Espargos está longe de ser linear, para a clarificação da informação aqui apresentada se organiza o processo por categorias funcionais e aponta-se algumas palavras/conceitos chaves que se depreendem da releitura dos desenhos e textos heurísticos que estão na base deste processo. Far-se-á uma aproximação do geral para o particular enquanto se discursa sobre os caminhos trilhados entre incertezas, hesitações e a difícil tarefa de perceber as reais necessidades programáticas dos Espargos e aquelas que melhor se adequavam à ensanche no desejo de esboçar a nova face, Porta Urbana, para a cidade dos Espargos.

Ao percorrer esse “promenade” processual tenhamos em mente as seguintes palavras/conceitos chaves:

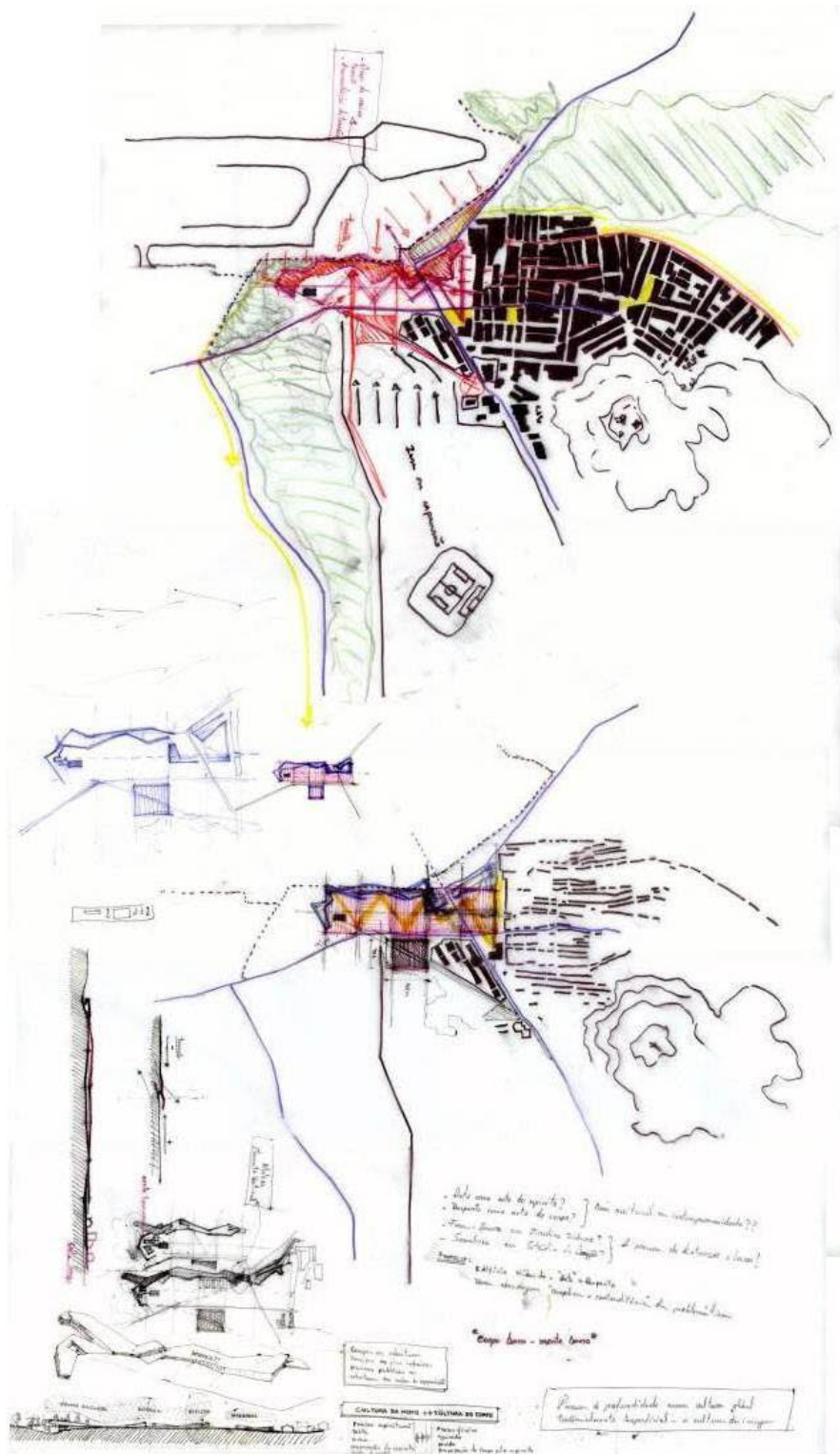
- Catalisador Urbano
- Oásis Urbano/Coração Verde
- Híbrido
- Contaminação
- Fluidez
- Identidade



No projecto de intervenção na zona constituída pelo “vazio urbano” deixado pela nova localização do Aeroporto Internacional, cedo procuramos uma estratégia de ocupação que nos permitisse encetar o cozimento com a preexistência e garantir que a área de expansão a sul da cidade abraçasse o Núcleo de Identificação Histórica a Oeste do morro central. Mais do que amarrar a intervenção à preexistência tentamos, numa espécie de angiogénese, “esticar” as artérias existentes para abraçarem o projecto e lançar directrizes para o seu desenho e propomos novas ruas ao procurar uma maior fluidez e continuidade física e simbólica da cidade.

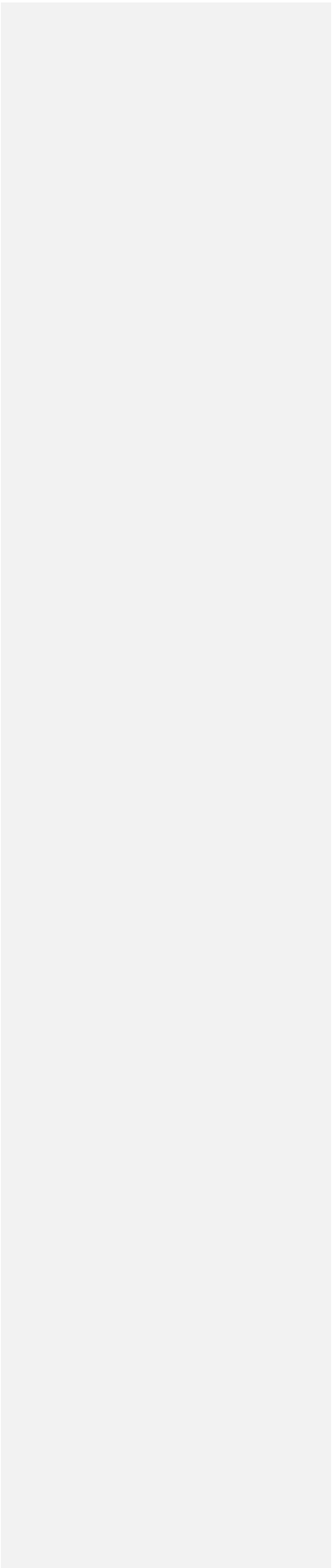
Numa primeira fase há uma aproximação tímida desta intenção de fazer o projecto fluir para a preexistência e vice-versa. Agarrado à estrutura viária existente o desenho hesita em romper com as barreiras físicas e mentais que mantêm esse “vazio urbano” como uma estrutura do passado alheio ao desenvolvimento e às aspirações da vila. Embora perante um projecto académico, o desejo de delinear a Tese como um primeiro contacto com a realidade não académica e da contextualização da aprendizagem estrangeira conduziu a essa hesitação de redesenhar radicalmente o traçado viário por duvidar da sua real exequibilidade. Porém no decorrer do processo ao viajar a Cabo Verde deparei-me com uma nova conjuntura económico-social em muito impulsionada pelo mercado turístico e imobiliário que me consciencializou para a nova realidade económica do país e as hesitações deram lugar ao entusiasmo de redesenhar radicalmente a nova face da vila que se quer cidade.

Embora o processo se constitua de avanços e recuos numa continuidade não linear podemos classificar a referida viagem como um ponto de clivagem na atitude perante o projecto. Nos desenhos tal facto está patente no novo traçado da rede viária sujeita à zona de intervenção e no clarificar da nova “face”, Porta Urbana para a futura cidade dos Espargos.



Analisados os edifícios da área de intervenção com um olhar crítico concluímos que por serem na sua maioria originalmente de carácter provisório e por se encontrarem em mau estado de conservação, não apresentavam potencialidades geradoras de novos significados com a excepção dos edifícios do cinema ASA e do clube da ASA que pelas suas localizações e conteúdos podiam ser integrados no novo programa proposto e se constituírem como referências da memória física do sítio. Porém o que interessou-nos não foi a relação com um edifício específico mas sim a relação com aquele espaço a nível da memória dos seus usos ao longo do tempo. Estabelece-se uma ligação com a memória colectiva activa que está nos usos que se deu aquele espaço e não a algum edifício específico que eram na sua maioria de uso privado e provisório. Memória activa no sentido de se propor novos usos aos antigos embora se mantém em essência o carácter lúdico do sítio. As moradias pré-fabricadas dos funcionários do Aeroporto Segurança Aérea (ASA) existentes na zona Este da intervenção, chamada 'ilha de madeira', estão a ser descontinuadas pela empresa com a implementação de um programa de realojamento. Propomos a total demolição dos edifícios obsoletos e desadequados aos programas propostos para dinamizar a vida urbana neste troço da cidade. Ficamos assim com um literal "terrain vague".

Postulamos que o "terrain vague", "vazio urbano", devia ser entendido na sua afectação física e não simbólica. Com os seus barracões e armazéns abandonados e umas placas desportivas rudimentares, o "vazio" aqui objecto de intervenção, tem sido ou longo da história dos Espargos um "lugar" que persiste em reinventar-se na memória colectiva. Umas escassas ruínas remetem uns ao tempo que aí passeavam com os pais na 'avenida do acampamento' e a outros ao sentir dos lábios ainda molhados do beijo que se furtou na noite passada encostado a uma acácia decadente. Geração após geração o sentir subjectivo do lugar persiste em reinventar a memória colectiva do sítio.



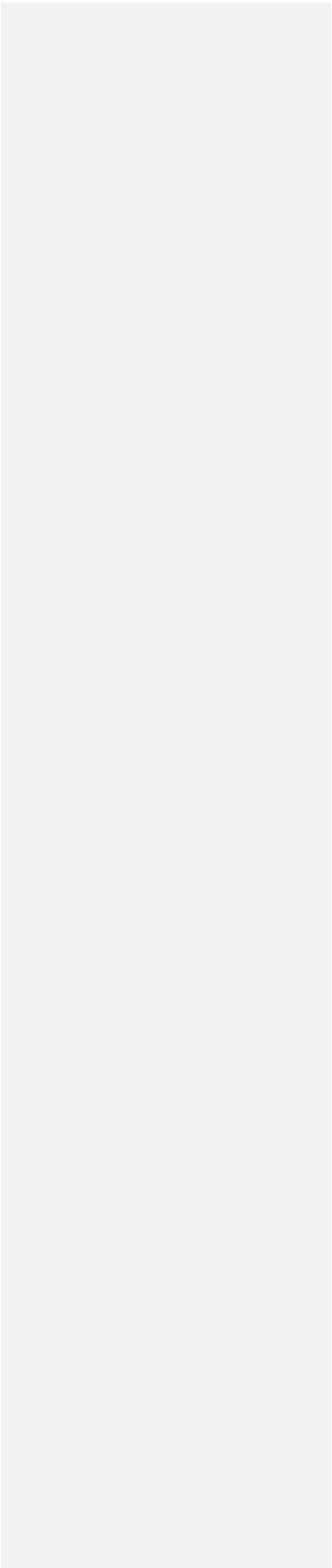
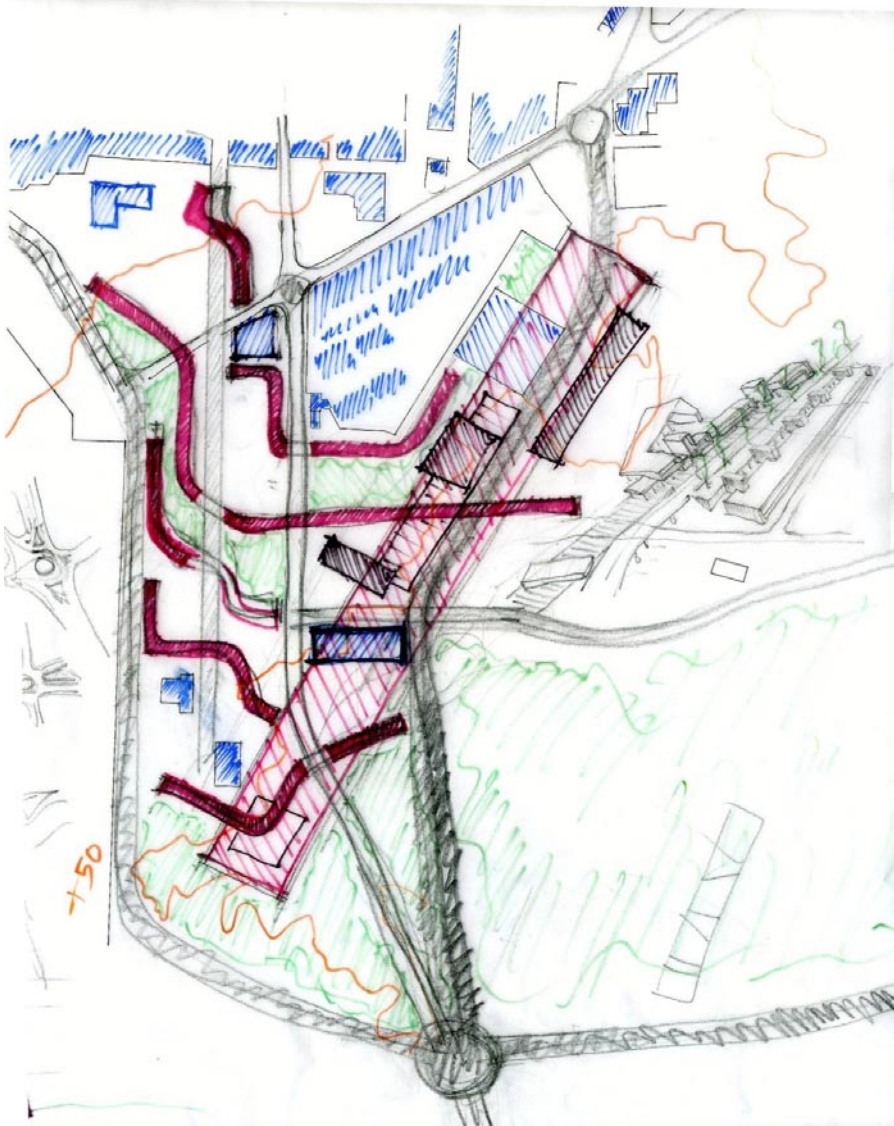
Com a mão trémula me escudo no pensamento de que ‘mudam-se as pessoas, mudam-se os lugares’ e esboço os primeiros esboços ao tentar a [re] criação de espaços que se tomarão, se deseja, lugares de cidadania. Memórias persistem em invadir a minha mente. Procuo em nostalgia a recordação inexistente do momento em que numa das casas pré-fabricadas da zona em estudo a parteira me retirava da confortável escuridão. Das memórias inexistentes e das memórias reais alcanço as imaginadas e o desenho se torna ousado na procura de contaminar tanto a memória colectiva como o espaço físico com o novo.

O “Homo-demens” cede lugar ao “Homo-sapiens” e o pensamento retoma a lógica de procura de soluções programáticas e de desenho do espaço público que resolva a nova ensanche e crie uma imagem forte da vila que se quer cidade.

Nos esboços iniciais há a persistência de alguns programas que vieram a ser estruturadoras da intervenção. A criação de um parque urbano, coração verde, o redesenhar da paragem de mini autocarros inter-localidades numa interface capaz de dar resposta à crescente demanda de transporte colectivo essencialmente no eixo Norte-Sul da ilha, a necessidade de um pólo cultural e habitacional e o mercado diário há muito exigido pelos munícipes, mostraram ser os programas básicos nesta ensanche.

Como articular programas aparentemente dispares e assegurar a coesão e continuidade urbana atento à vivência espacial caboverdiana e numa lógica de segurança e conforto visual e ambiental, se tornou um tema central no processo do Projecto Urbano para a Cidade dos Espargos.

Ponderava-se nesta fase a articulação de diversos programas e a apropriação do terreno a partir de algumas estratégias principais distintas. Dever-se-ia abraçar todo a área de intervenção com uma linha contínua edificada por um híbrido programático ou por pontos edificados, funcionalmente distintos, que semeassem os percursos entre as estruturas programáticas principais do centro cultural, habitação e interface.

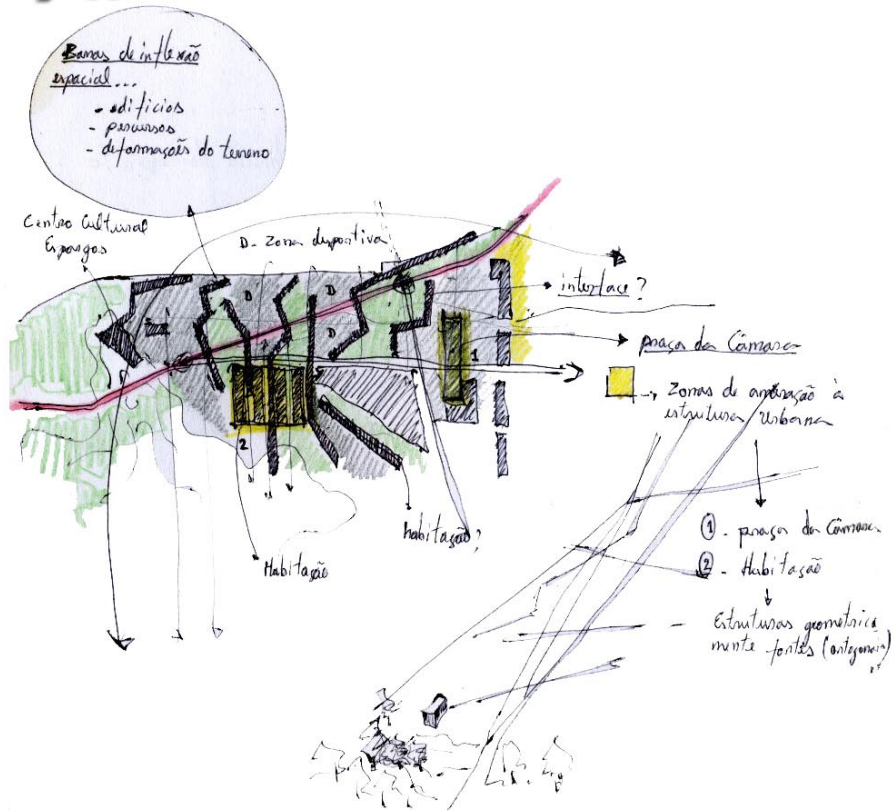


Discutia-se uma ocupação dispersiva com edifícios funcionalmente distintos ou uma centralização com um “híbrido” catalisador. O conceito de um edifício “híbrido” seduzia pelo seu carácter de forte impacto na entrada da cidade e por nos remeter para a memória da ocupação original do sítio pela grande estrutura do primeiro aeroporto internacional de Cabo Verde que funcionou como catalisador que despoletou o desenvolvimento urbano e social da vila e da própria ilha do Sal. A dúvida em relação a um grande edifício se prendia ao provável ‘excesso de interior’ que daí advinha o que conflituaria com a tese aqui postulada da vivência dos espaços públicos edificados essencialmente a nível do exterior.

A construção de um limite de forte consistência formal do lado Oeste da área de intervenção presentemente constituído apenas por uma vedação em malha de arame que separa a pista de aviação civil do terreno em estudo se tornou motivo de preocupação e tema do projecto.

A área de intervenção constitui-se em zona charneira entre o Núcleo de Identificação Histórica já consolidado e a zona de expansão da vila a Sul do morro central o que o torna numa área de acumulação de “tensões” visuais e de fluxos de circulação, pelo que o desenho dos seus limites se torna de suma importância para que se alcance a unidade formal e continuidade física da cidade numa lógica de segurança e conforto visual e ambiental.

Na fase inicial há a procura do desenhar de um ‘edifício percurso’ que resolva a continuidade física da cidade e que seja também um ‘edifício limite’ que dê consistência a essa face da área de intervenção. Com a reestruturação dos eixos viários no decurso do processo, esse limite inicialmente problemático se transformou numa mais-valia do projecto ao se constituir como a face lúdica a Oeste da área de intervenção a acomodar programas de apoio desportivo e espaços de diversão nocturna cujos ruídos fluem com os ventos dominantes no sentido Sudoeste preservando assim o conforto sonoro nas áreas habitacionais da cidade.



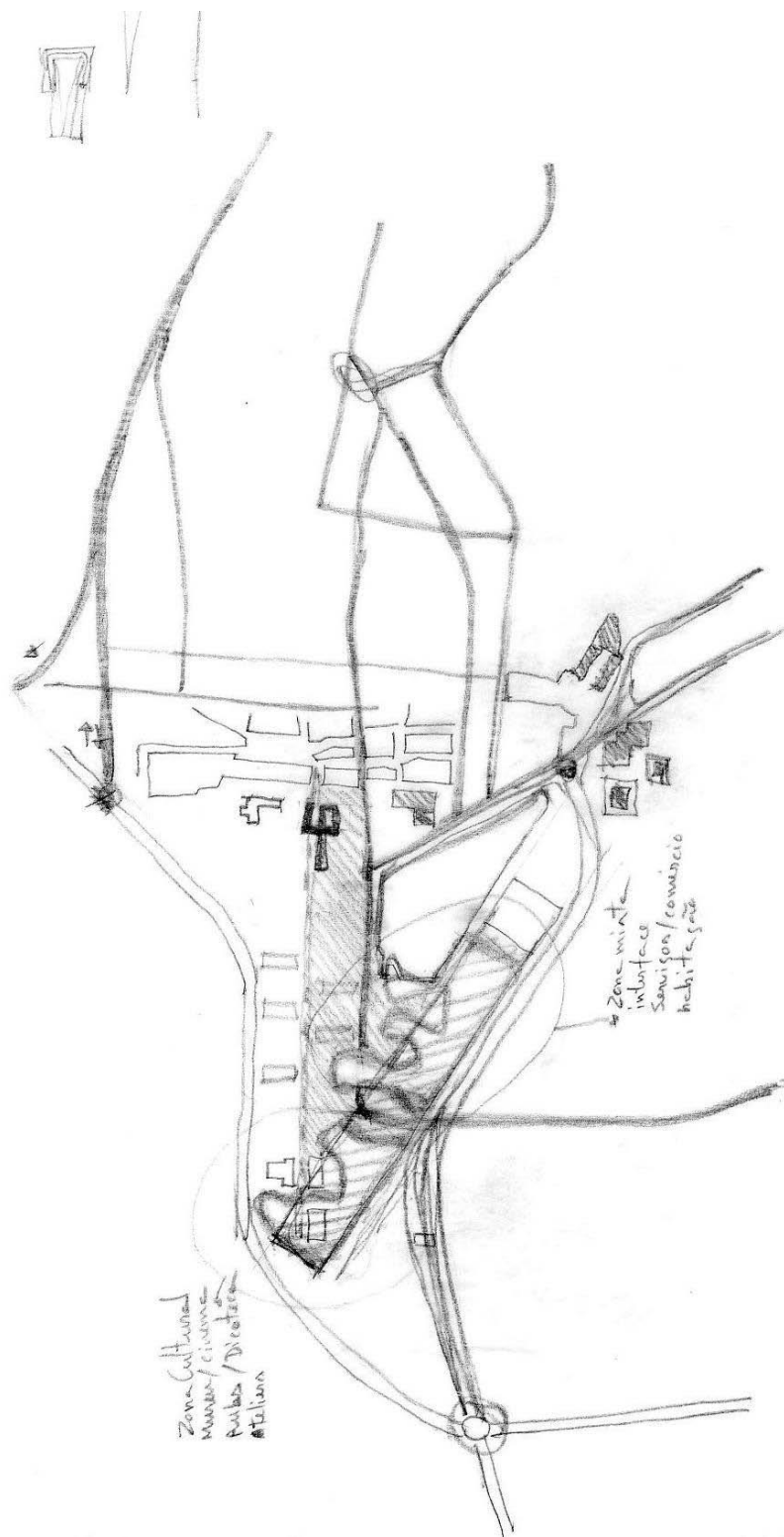
O desenhar do 'edifício limite' a Oeste e o desejo de resolver a fluidez entre o Núcleo de Identificação histórica e a zona de expansão da cidade a Sul, mostrou ser ponto de conflito no decorrer do processo.

Desenvolveu-se o conceito de 'barras de inflexão espacial' que se traduziam em edifícios, percursos e deformações no terreno, onde se procurava resolver a continuidade da cidade através da fuga à ortogonalidade no desejo de lançar tentáculos sobre a área de intervenção esboçando possibilidades de apropriação democrática dos espaços urbanos. Um eixo viário forte de ligação Sul e Oeste (vila das Palmeiras, zona portuária) rasgava na diagonal todo o terreno cuja unidade era conseguida através das 'barras de inflexão espacial' que 'agrafavam' ambas as margens do eixo viário com espaços comerciais e de lazer numa lógica de ambiguidade e contradição ao procurar uma complexa dinâmica urbana neste troço que chamaria de zona alfa da cidade dos Espargos.

A possibilidade de apropriação do terreno em estudo pelos 'tentáculos' não ortogonais que inflectem os percursos de forma a agarrar a zona consolidada da cidade à sua zona em franca expansão, persistiu como conceito ao longo do processo e se apresenta no desenho dos percursos pedonais do parque urbano e nalgumas deformações dos edifícios na versão final do Projecto Urbano para a cidade dos Espargos.

Ao longo do processo o desenho do eixo viário inter-localidades que rasgava na diagonal o sítio, demonstrou-se ser inadequado à fluidez pedonal e à apropriação do espaço público que se pretendia. O conceito de 'barras de inflexão espacial' não resolvia o limite Oeste da área de intervenção por aparentar 'abrir' visualmente a zona naquele sentido problematizando a consistência formal daquele limite que se queria forte.

Embora se procurou a associação deste conceito ao do 'edifício limite' na tentativa de resolver os problemas acima mencionados, a solução mais adequada pareceu-nos ligada ao inevitável redesenhar da rede viária de entrada na cidade de modo a eliminar as barreiras físicas que persistiam em impedir o resgate desse vazio urbano como parte integrante da cidade e de potenciação da vida urbana da mesma.



É o redesenhar da rede viária de entrada e de passagem pela cidade que induziu a outras formas de apropriação do terreno e permitiu o clarificar da nova face urbana, Porta da Cidade, e criou condições para a existência de um parque urbano, coração verde, propício a actividades desportiva e de passeio, integrado numa lógica de potenciação de 'diversidade' na cidade do intercâmbio enaltecendo o peão/cidadão como elemento estruturante do pensamento urbanístico a que se aspira tendo a cidade como "a rua o lugar dos encontros".

A Infra-estrutura viária básica da Ilha do Sal organiza-se em dois eixos fundamentais de Santa Maria – Espargos – Palmeira e Espargos – Pedra de Lume. Estes eixos são as vias de categoria primária e principal, com tráfego mais intenso, resultante da frequente necessidade de ligação entre o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral com o principal pólo urbano da vila dos Espargos e com o porto da vila da Palmeira e a vila de Santa Maria.

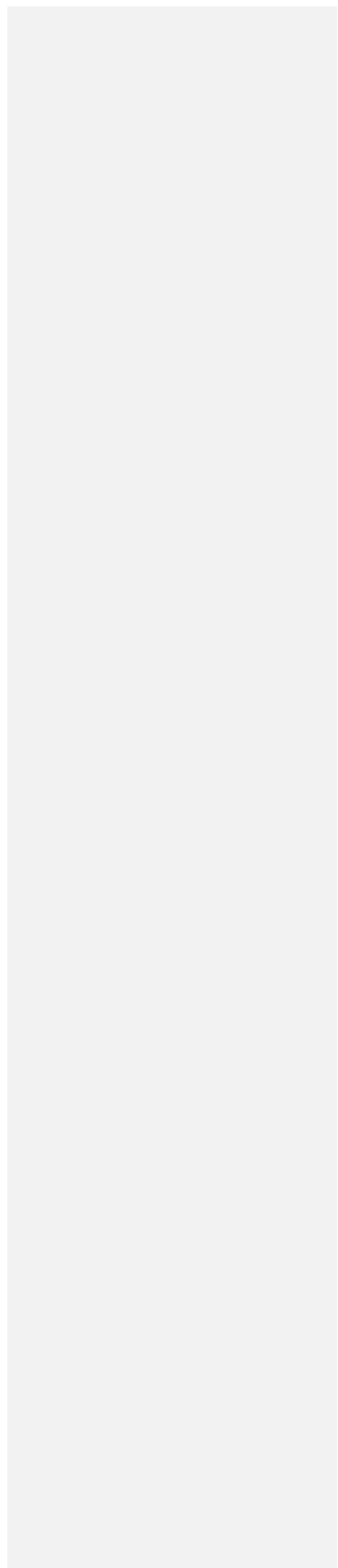
A ligação da porta de entrada da quase totalidade dos viajantes que chegam a Cabo Verde, por via aérea, ao principal centro turístico do país, a vila de Santa Maria, e ao centro administrativo e comercial da ilha, vila dos Espargos, comporta eficientemente o maior fluxo de trânsito automóvel da ilha.

O problema com a infra-estrutura viária que afecta directamente a zona de intervenção do projecto surge no único eixo de ligação da vila portuária da Palmeira às restantes localidades. O facto de se concentrar nesse centro urbano estruturas económicas importantes, quais sejam, o único porto marítimo equipado da ilha, centrais de produção de energia eléctrica e água, terminais de descarga e armazenamento de combustíveis e toda a infra-estrutura de recepção e conservação do pescado da ilha, leva a que esse eixo viário tenha um frequente trânsito de automóveis pesados. Ora, esta via encontra-se subdimensionada e por cruzar a entrada da vila dos Espargos torna conflituoso o trânsito nesta zona e exclui fisicamente a área em estudo, segregando-a e impossibilitando uma continuidade física, segura e apelativa, com o Núcleo de Identificação Histórica já consolidado.

Daí que a estratégia do projecto passou a ser a eliminação dessas barreiras físicas para que se consiga o resgate da área de intervenção como parte integrante da cidade e de potenciação da vida urbana da mesma e a criação de novas artérias viárias de entrada na vila que se quer cidade.



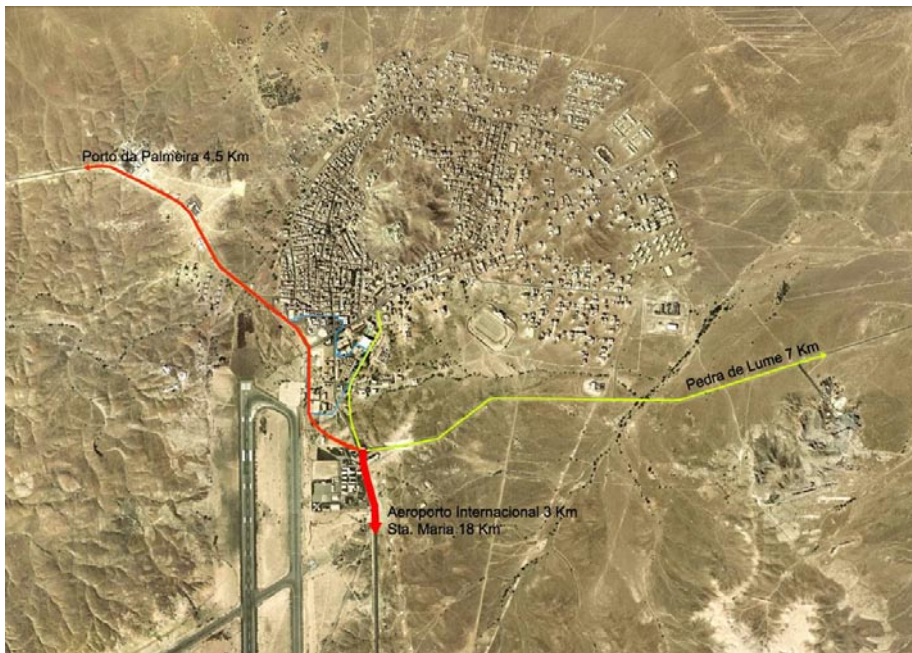
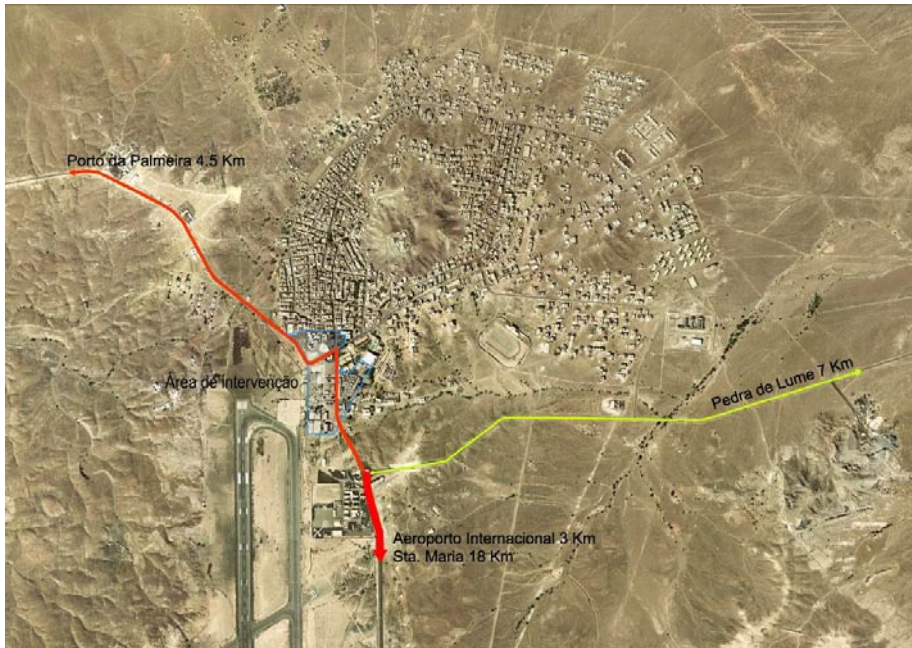
Montagem sobre Ortofotos. Fonte: Gentilmente cedidas pela CMS [Câmara Municipal do Sal]



Propõe-se que o tráfego automóvel pesado, inter-localidades e intra-localidade, seja redireccionado para um eixo viário tangente à entrada da cidade criando um limite de forte consistência formal a Oeste da área de intervenção. A zona industrial, a Oeste do morro central da vila, com os seus armazéns de grande capacidade e pela sua proximidade à Espargos torna viável o retirar do tráfego de automóveis pesados de mercadoria do centro da cidade e a sua substituição por automóveis ligeiros de mercadoria. Esta medida reveste-se de grande importância por o Núcleo de Identificação Histórica, zona antiga, apresentar ruas estreitas desadequadas às exigências do trânsito automóvel em franco crescimento na ilha e por permitir uma maior eficiência das artérias viárias internas e um melhor conforto ambiental da urbe.

A proposta da nova rede viária para a zona de intervenção aliada à consolidação da entrada Sudeste de acesso directo à zona da cidade em forte expansão e de carácter habitacional, ajuda na redistribuição do tráfego diminuindo o fluxo automóvel na entrada principal aqui objecto de estudo.

Ao libertar a área de intervenção da pesada carga rodoviária eliminando o conflito peão/automóvel podemos propor alguns eixos pedonais fortes de ligação ao Núcleo de Identificação Histórica e criar um oásis, coração verde da cidade, integrado no tecido urbano e que participa qual prolongamento físico e visual dos diversos programas propostos. Trata-se portanto de recolocar o peão como elemento principal no desenho da ensanche e do pensamento urbanístico defendido.



Montagem sobre Ortofotos. Fonte: Gentilmente cedidas pela CMS [Câmara Municipal do Sal]

Note-se que a reestruturação da rede viária aqui proposta é de fácil exequibilidade técnica e não comporta elevados custos financeiros. Essa acção tem como ponto forte o possibilitar de uma série de intervenções que dota a futura cidade dos Espargos de uma Porta Urbana digna ao acomodar programas comerciais, culturais e de lazer.

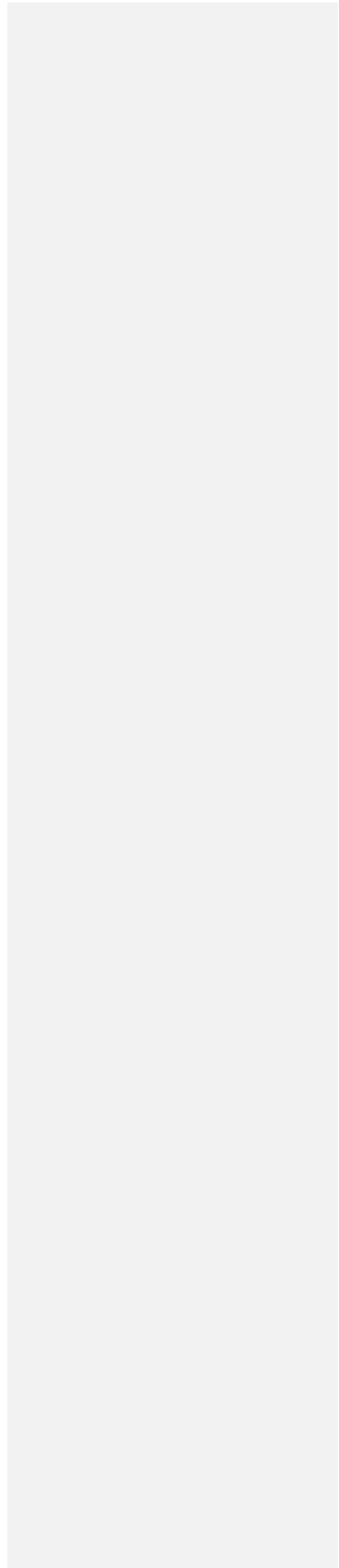
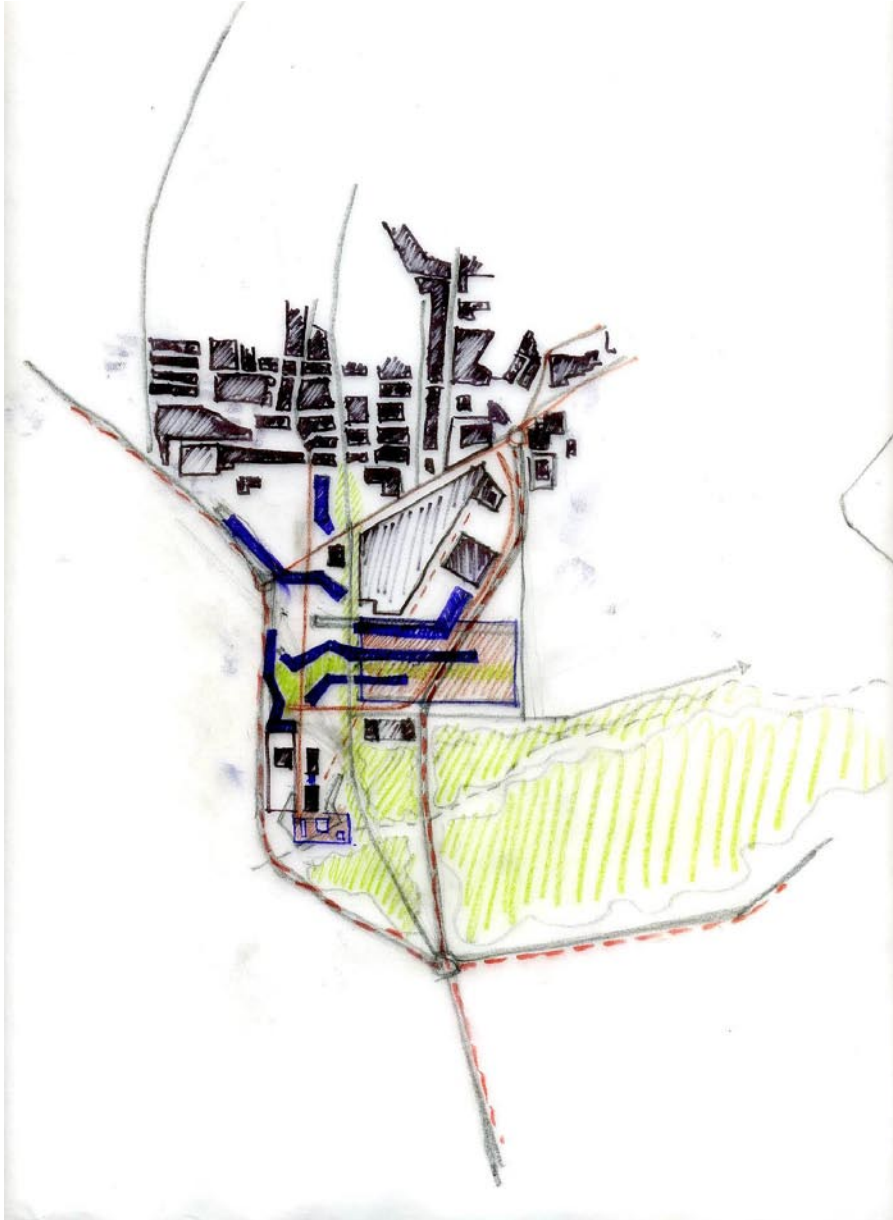
Continuemos este 'promenade processual' debruçando-nos sobre os edifícios que compõe o programa da Porta Urbana para a Cidade dos Espargos.



Intuímos a estruturação da proposta de ocupação do “vazio urbano” em duas linhas distintas e complementares.

Lançamos uma primeira linha estruturadora a partir do edifício do Cinema ASA existente até ao Núcleo de Identificação Histórica coincidente com a antiga Avenida do acampamento constituindo o que chamamos de ‘eixo de valorização histórica’, ou mais precisamente, ‘eixo de permanência da memória colectiva do sítio.’ Tratamos essa linha estruturadora como passeio lúdico resultante no ‘coração verde’ da cidade.

A segunda linha estruturadora da intervenção parte igualmente do cinema ASA e unindo-se formalmente ao polidesportivo e ao Largo da igreja existente gera a avenida de entrada na cidade e a nova face urbana. A ligação formal e programática da nova face urbana consegue-se através do desenho de um edifício “híbrido funcional.”



O coração verde

“O factor verde em um ambiente urbano não é mais entendido como um elemento residual ou intersticial, mas como uma função integrada a outras categorias de serviços, e, onde é possível, uma resposta adequada a uma série de necessidades quotidianas.”

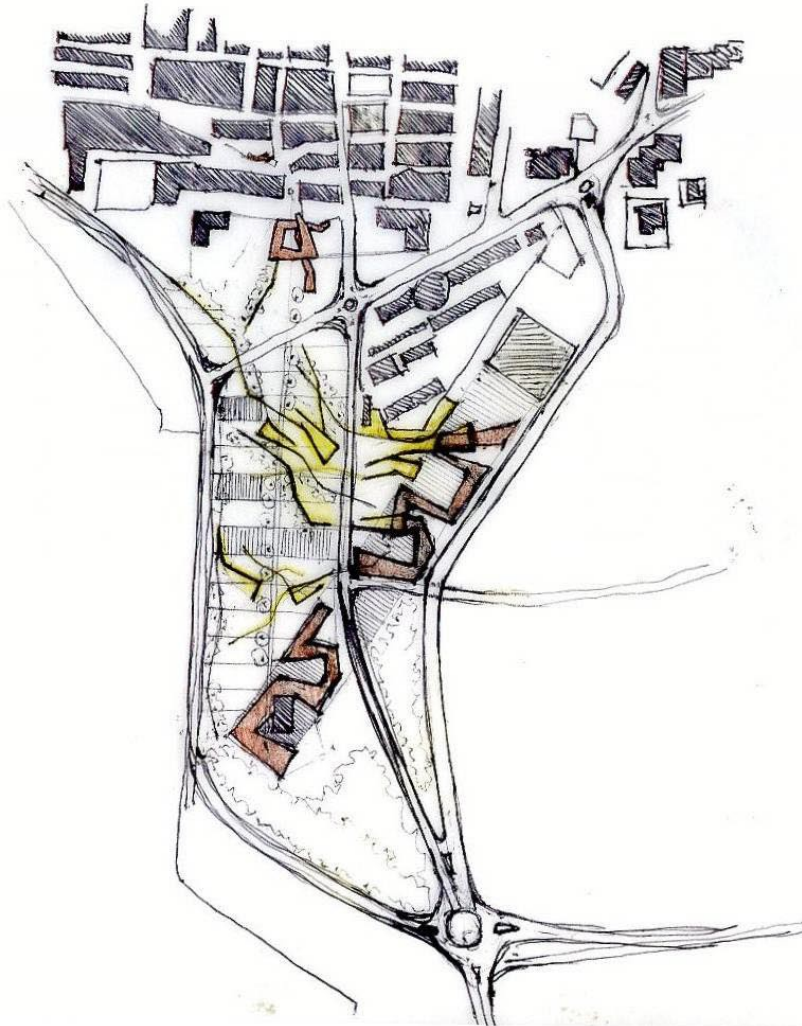
Aldo Aymonino²²

Várias foram as estratégias de ocupação e conceitos analisados no decorrer do processo para o projecto da Porta Urbana da cidade dos Espargos. Porém o que persistiu e demonstrou ser transversal às estratégias de projecto é o conceito de “coração verde” da cidade.

Perante um território árido e desolado, com uma cobertura vegetal escassa, uma Porta Urbana verde transforma-se num verdadeiro oásis físico e psicológico ao receber com *morabeza*²³ o visitante e o cidadão e ao despedir-se deles com o verde que apraz o regresso.

²² Aymonino, Aldo , **Praça para o bairro Decina em Roma** [Consult. 2009]. Disponível em WWW: URL<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq004/arq004_03.asp>

²³ Expressão da língua crioula caboverdiana que diz respeito à hospitalidade, simpatia, conforto, bem-estar.



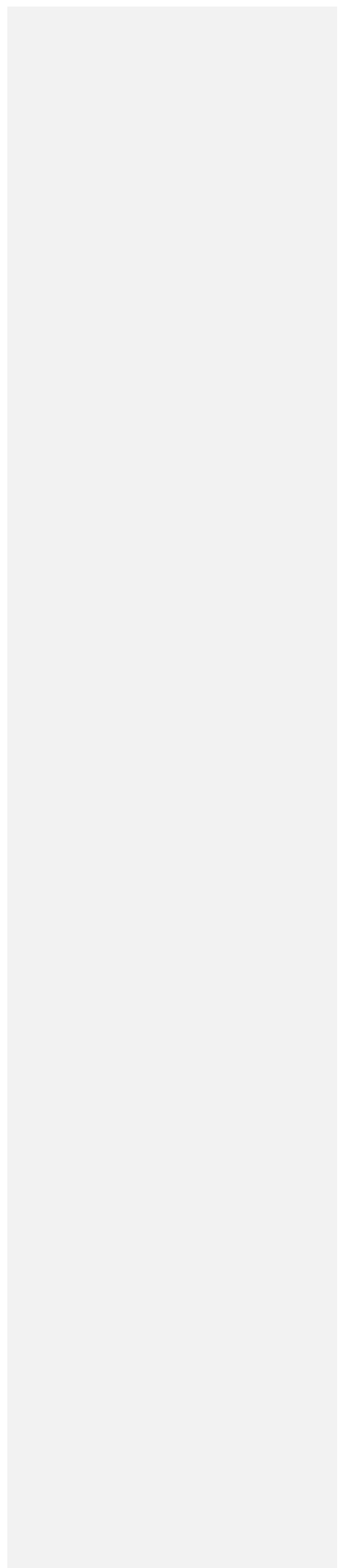
Organizamos a entrada da cidade através de uma progressão que se inicia numa corroa verde natural, ‘selvagem’, sem ordem humana, e que passa pelo parque urbano com o seu verde humanizado, ‘regrado’, culminando com a chegada à cidade, construção material, expressão humana por excelência antítese do campo [descampado].

Perdurou a intenção inicial de conceber o parque urbano como um manto verde que se estende desde a entrada até o Núcleo de Identificação Histórica.

Procuramos o prolongamento e continuidade formal do parque nas rampas de acesso aos edifícios do Centro Cultural dos Espargos, no edifício de apoio ao parque, cuja cobertura é dobrada para tocar o solo nos percursos com o mesmo pavimento e na cobertura jardim do Mercado Municipal proposto como elemento de articulação com a cidade já consolidada. A frequente utilização de rampas, planos inclinados e coberturas que tocam o solo, para além da intenção de fluidez e criação de acessos que possibilitam a leitura e vivência dos espaços através dos momentos de entrada e pelos vários percursos propostos, têm o objectivo de promoverem a continuidade física e simbólica dos espaços.

A insistente procura de continuidade formal e simbólica do parque está ligada à preocupação de o conceber integrado na cidade e como elemento integrador dos edifícios propostos. De salientar que o “coração verde” não surge como conceito residual ou intersticial resultante da implantação dos edifícios da ensanche mas sim como elemento integrador e mediador dos programas propostos.

Alteramos a topografia plana do parque urbano através de pequenas variações de cotas que introduzem dinâmica e possibilidades de ocupação criando diversidade e estruturamo-lo ao longo da redesenhada “Avenida do acampamento” de trânsito ciclo/pedonal que flui da nova praça central ao Núcleo de Identificação Histórica passando pelos cafés, bares e apoio desportivo do parque e atravessando formalmente o Mercado Municipal proposto. Preservamos assim a memória colectiva da “Avenida do acampamento” enquanto passeio lúdico.



O desenho de um outro eixo ciclo/pedonal a Este do parque de ligação mais directa da nova praça à antiga praça 19 de Setembro acrescenta valências ao parque urbano por diversificar e aumentar os transeuntes nesse espaço público.

Intentamos a diversidade de usos e utilizadores do parque através de percursos de tempo lento e de tempo rápido implantados a cota diferentes e de programas que, em horários diferentes, estimulam a utilização e contemplação participativa do parque aumentando a auto-vigilância necessária para a segurança no espaço público da cidade.

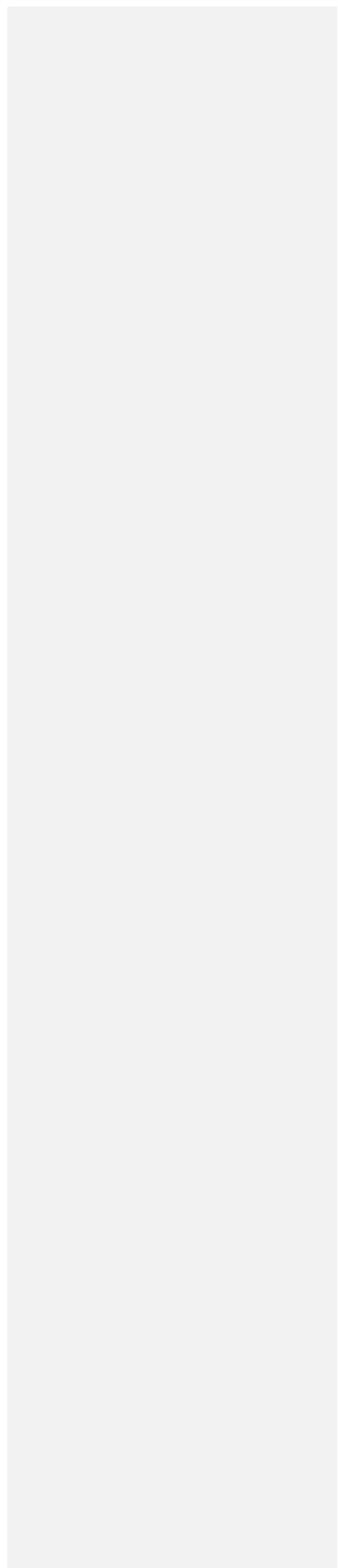
Mantemos a forte vocação lúdica do sítio ao recolocar várias placas polidesportivas no centro do parque e ao propor um edifício de apoio constituindo também a zona de diversão nocturna. Este edifício é concebido como um prolongamento do plano do solo que em dado momento levanta-se para formar uma cobertura que dê sombra e abrigue programas de apoio desportivo e de diversão nocturna. Temos a reformulação do plano do solo como elemento de composição arquitectónica.

Ultrapassados os problemas da rede viária pudemos conceber um parque urbano, “coração verde”, com limites de forte consistência formal e artérias de ligação aos órgãos da cidade.

A Sul um edifício que reintegra o cinema ASA existente constitui o Centro Cultural dos Espargos que com o seu piso térreo ‘aberto’ pelos envidraçados dos ateliês de artesanato recebe o parque no seu jardim de esculturas no meio do verde.

A Oeste uma cobertura dobrada para tocar o parque limita-o horizontalmente e prolonga-o verticalmente. Por baixo da cobertura, ginásios, bares, cafés e *pubs* dinamizam o parque tanto de dia como de noite. Na cobertura em continuidade formal com o percurso principal do parque temos o espaço do enaltecimento da subcultura jovem, o espaço das *RAVEs*.²⁴ Nasce assim uma face lúdica a Oeste da área de intervenção com espaços de diversão nocturna cujos ruídos fluem com os ventos dominantes no sentido Sudoeste preservando o conforto sonoro nas áreas habitacionais da cidade.

²⁴ RAVE – acrónimo em inglês para *Radical Audio Visual Experience* [Experiencia Audio Visual Radical]. O termo foi usado pela primeira vez na década de 1980 para descrever as festas de dança pela noite dentro com o ritmo acelerado da música electrónica e espectáculos de luz. *Página online* <http://en.wikipedia.org/wiki/Rave>



O limite Este do parque é constituído pelo edifício híbrido que conforma a nova face da entrada da cidade e pelo muro de delimitação do hotel Atlântico. Com a prevista remodelação deste hotel o então muro limite poderá ser transformado em uma frente digna que valoriza e é valorizada pelo parque verde da cidade.

O Mercado Municipal proposto desenha formalmente o limite Norte do parque ao mesmo tempo que o articula simbólica e programaticamente com o Núcleo de Identificação Histórica. A “Avenida do Acampamento” atravessa formalmente o mercado e recupera a partir da zona de Fund’ Alvarina a feira semanal que prolongada ao parque urbano perfaz a continuidade programática deste com o Núcleo de Identificação Histórica.

Embora pela sua consistência formal os limites do parque sejam claramente identificados, procuramos uma forte permeabilidade da face Norte e Este do parque por conformarem os pontos articuladores da zona consolidada e da zona em consolidação da cidade. Consegue-se essa permeabilidade não apenas pelos atravessamentos físicos mas também pela continuidade programática que garante que a condição urbana da cidade se infiltre no sítio. Essa continuidade e permeabilidade transformam o parque no pátio verde dos edifícios que compõe a ensanche e da própria cidade.

Embora a baixa pluviosidade e o custo elevado de produção de água dessalinizada provoque sérios problemas de escassez de água na ilha, por estar em estudo pela Câmara Municipal do Sal (CMS) um projecto-piloto de saneamento que prevê o tratamento das águas sujas para fim de rega, fica, subsequentemente, resolvida e possibilitada a criação e manutenção do verde urbano.

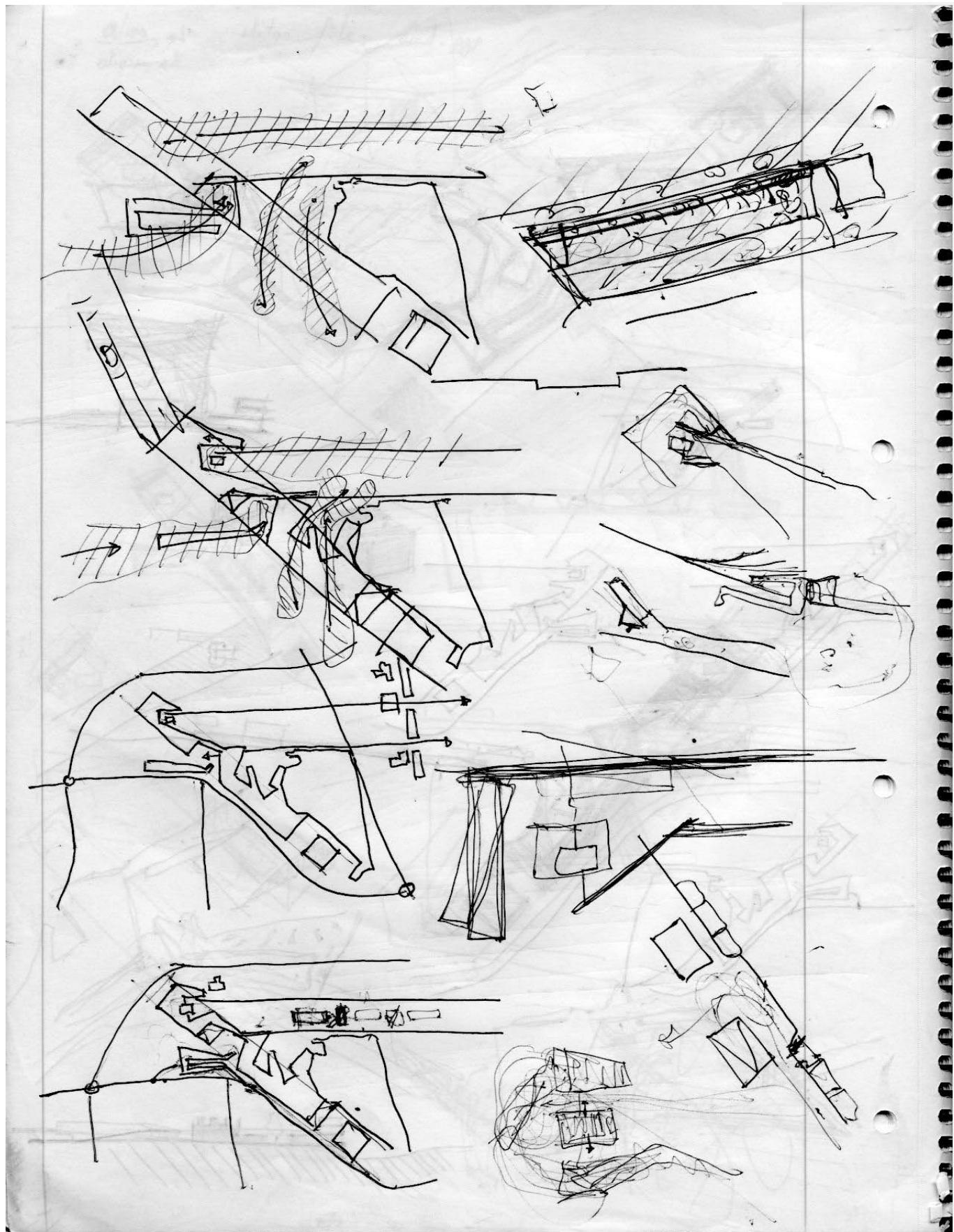
A necessidade de espaços verdes não residuais e a procura da cultura do bem-estar cidadão leva-nos a esboçar o parque urbano para a cidade dos Espargos como o “coração verde da cidade”.



O edifício híbrido [*híbrido funcional*]

Na contemporaneidade muito se tem debatido sobre as noções de “híbrido” em arquitectura e urbanismo. Postulado entre os fenómenos emergentes que reagem à segregação funcional do urbanismo do Movimento Moderno, o hibridismo arquitectónico e urbanístico procura recuperar vivências da cidade dita ‘tradicional’ onde as diferentes funções urbanas se mesclam de modo cruzado.

Em Cabo Verde reminiscências de um urbanismo de cariz Moderno com o zoneamento funcional continua a ser implementado institucionalmente por se revelar ser um método fácil de gestão do solo urbano por parte das Câmaras Municipais que têm na venda de terrenos um dos raros meios de receitas financeira. Salienta-se que o modelo urbanístico Moderno tem sido tomado como um mero método de fazer a cidade e descurando a vivência espacial caboverdiana a cidade emergente falha em gerar vitalidade urbana. No projecto da entrada da cidade dos Espargos o conceito de “híbrido funcional” reage a essa atitude urbanística por vincar as contaminações programáticas em contraposição ao zoneamento da cidade em categorias funcionais doutrinado pelo Movimento Moderno.



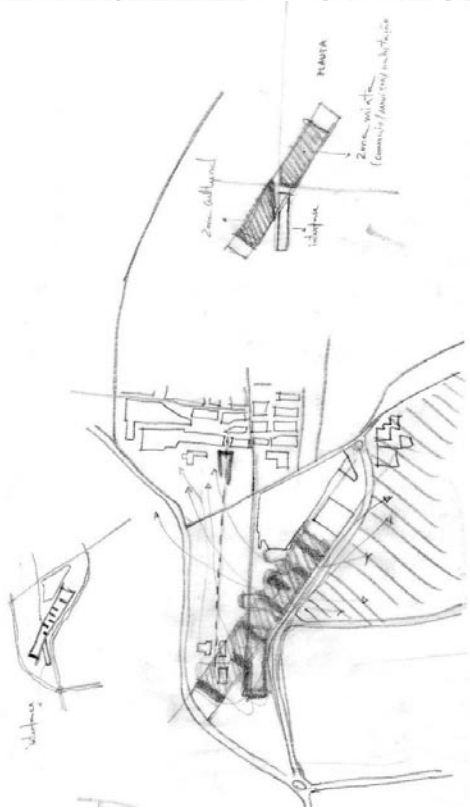
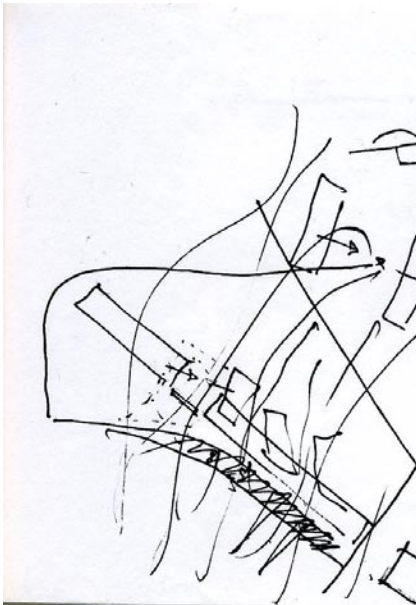
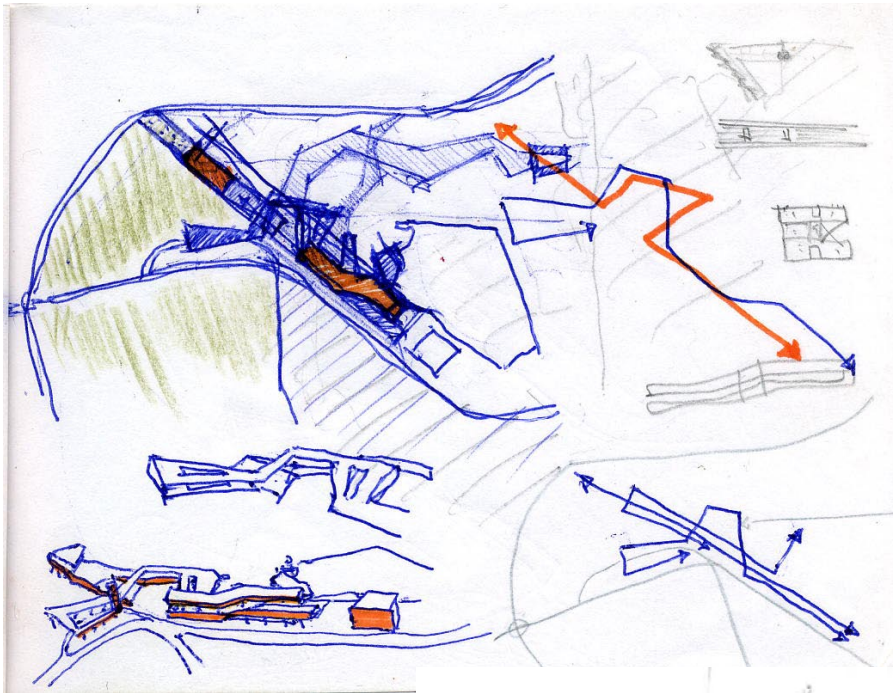
Clarificada a rede viária de entrada na cidade procurou-se o desenho da nova avenida e sua relação com a ensanche.

Compreendeu-se nesta fase do processo que a criação da porta urbana da cidade que fosse dinâmica e marcante tanto a nível visual como da apropriação corporal do espaço podia ser conseguida através da implantação de um edifício funcionalmente híbrido disposto ao longo da proposta avenida à qual concederia carácter. Porém a implantação do edifício de forma a unir formalmente o agora reintegrado Cinema ASA ao Polidesportivo existente não se processou inicialmente com a linearidade e clareza que se acredita ter-se alcançado no desenho final aqui proposto.

Ao desejo de implantar o edifício híbrido ao longo da linha estruturadora que gera a nova face da entrada da cidade acrescia o imperativo de ligação física e programática do Núcleo de Identificação Histórica à zona de expansão. Adoptou-se inicialmente uma estratégia exploratória, remanescente do conceito de 'barras de inflexão espacial', que visava primariamente o desenho de percursos e traçados no terreno que inflectissem o transeunte no sentido de ligação entre as zonas mencionadas e que depois gerassem formalmente os edifícios necessários à consolidação programática da ensanche.

Essa estratégia inicial, embora permitisse uma certa 'liberdade' plástica no desenho dos edifícios, fragmentava em demasia a intervenção conduzindo à dispersão programática o que colidia com a determinação de criar espaços com densidade de usos e contaminações que pudessem gerar flexibilidade na apropriação dos espaços.

Com o adensamento do processo e maturação de conceitos e ideias urbanísticas, nomeadamente a premissa de que a 'cidade é a rua o lugar dos encontros' houve subsequentemente o clarificar da proposta no sentido de criação de espaços não só de atravessamento mas também de estada. É a contaminação do imperativo de ligação das distintas partes da cidade, com a criação de momentos de paragem e estada que gera o edifício híbrido da Porta urbana apresentada.

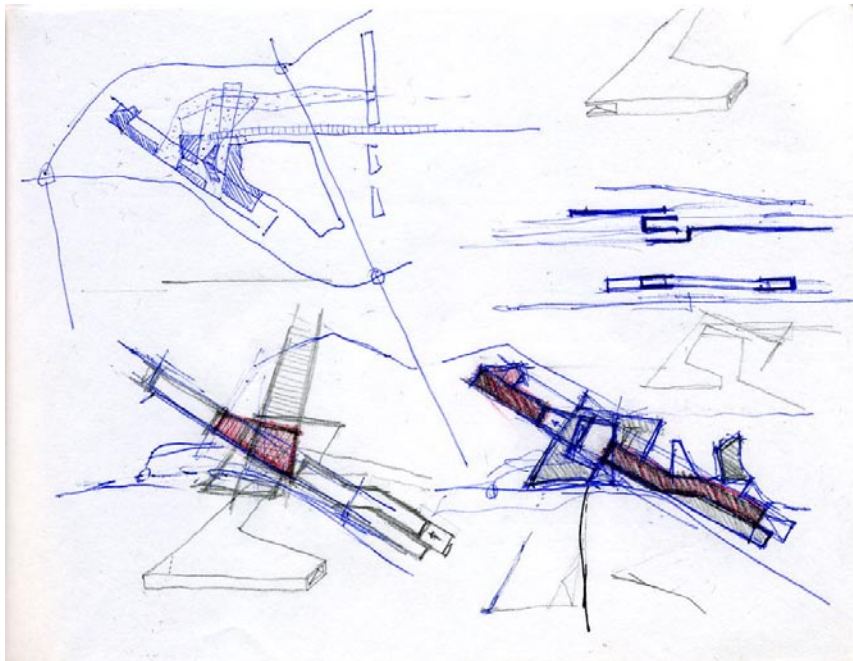
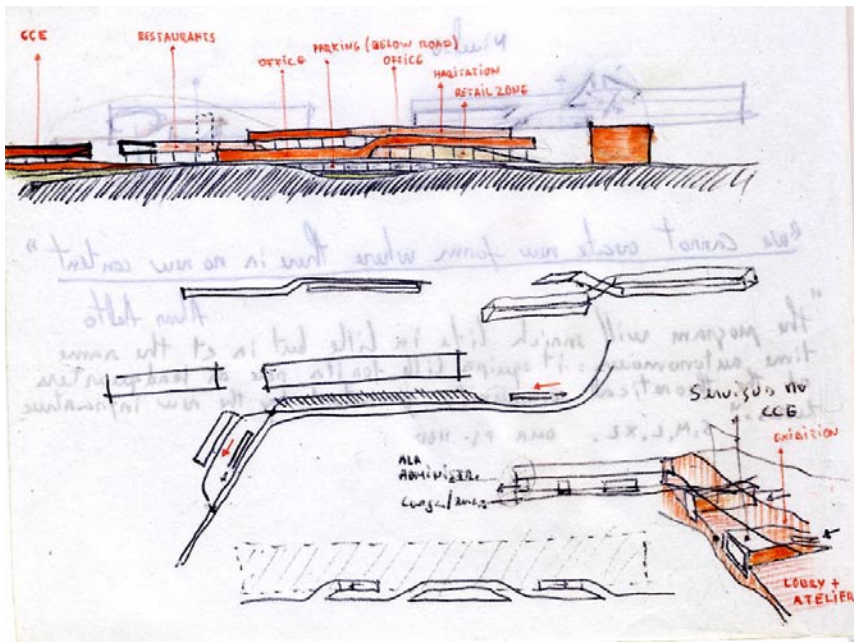


Esboçamos um edifício que dê escala à nova avenida pelo seu perfil e concentração de usos mistos de serviços e habitação em continuação formal e programática da rua do Morro de curral que presentemente delinea a zona de maior concentração de serviços da vila. Por conseguinte precisávamos de um edifício com forte presença na avenida proposta que constituísse uma clara face da entrada da cidade mas que não fosse barreira ao imperativo de ligação das distintas zonas da cidade. O diálogo entre a 'massa' ortogonal, disposta linearmente ao longo da avenida da entrada, com as linhas de 'inflexão espacial' enceta a forma do edifício híbrido.

Recorremos a estratégias de permeabilidade física e visual para possibilitar a conjugação harmónica do desenho da frente da avenida proposta com o ligar pela ensanche o Núcleo de Identificação Histórica à zona de expansão da cidade. A estratégia de permeabilidade conduz a operações de fragmentação que provocam aberturas formais facilitando o acesso físico e fugas visuais que anunciam a cidade. A manipulação do piso térreo quanto à forma e programa visa a fluidez física nos espaços gerados e a infiltração da condição urbana da cidade no sítio. À fragmentação do piso térreo justapõe-se uma cobertura linear em betão armado com expressão nos alçados constituindo-se em gesto unificador dos programas propostos.

Nasce uma rua coberta que prolonga a avenida proposta. Desenha-se um sentido de protecção urbana.

A cobertura unificadora é concebida como uma duplicação do plano do solo constituindo-se uma rua elevada rasgada e moldada por possíveis sequências de movimento o que enriquece a apropriação corporal e visual do projecto. Essa 'rua elevada' introduz um filtro na passagem do domínio público da cidade presente no piso térreo ao domínio privado das unidades habitacionais. Esse *layering* [estratificação] programático e de percursos associado à lógica de extensão e manipulação do plano do solo incita a uma maior fluidez e comunicação dos espaços das diferentes esferas de domínio urbano [público, semi-público, privado] e cria possibilidades de apropriação democrática dos espaços gerados.

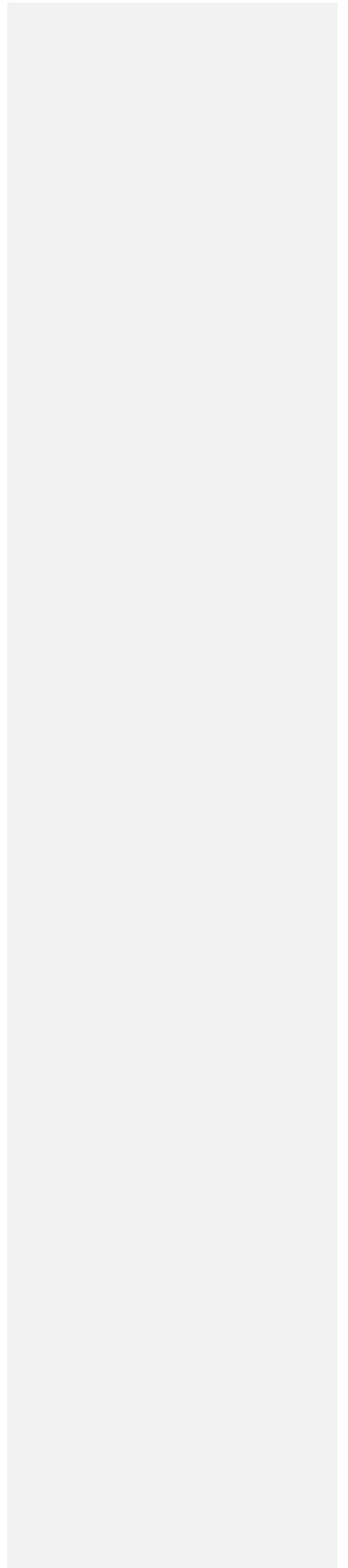
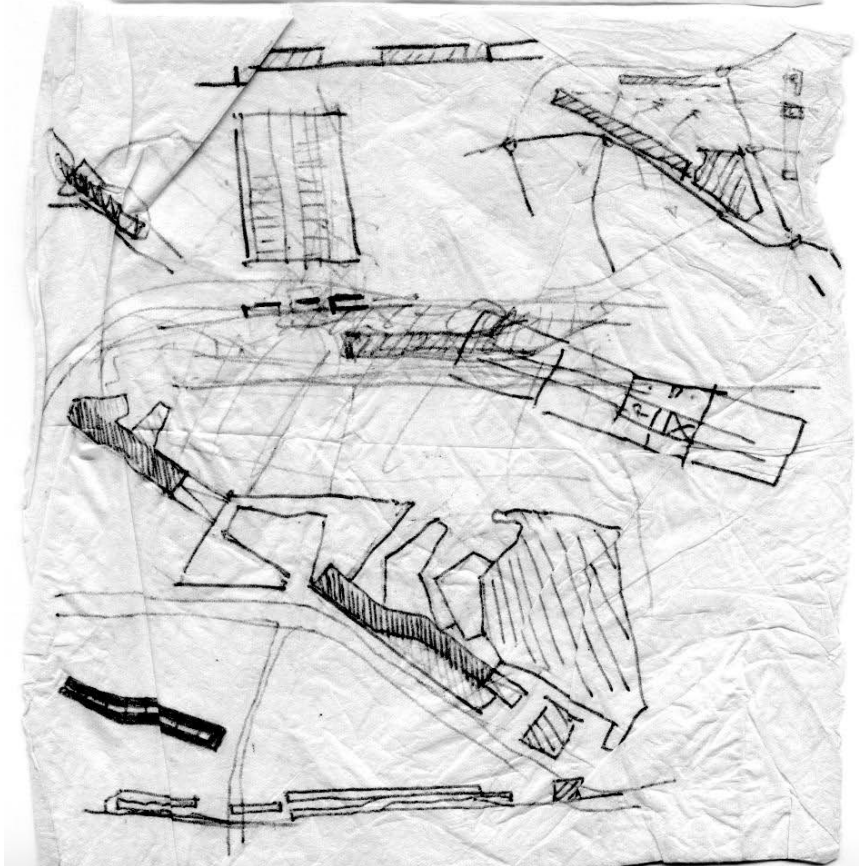
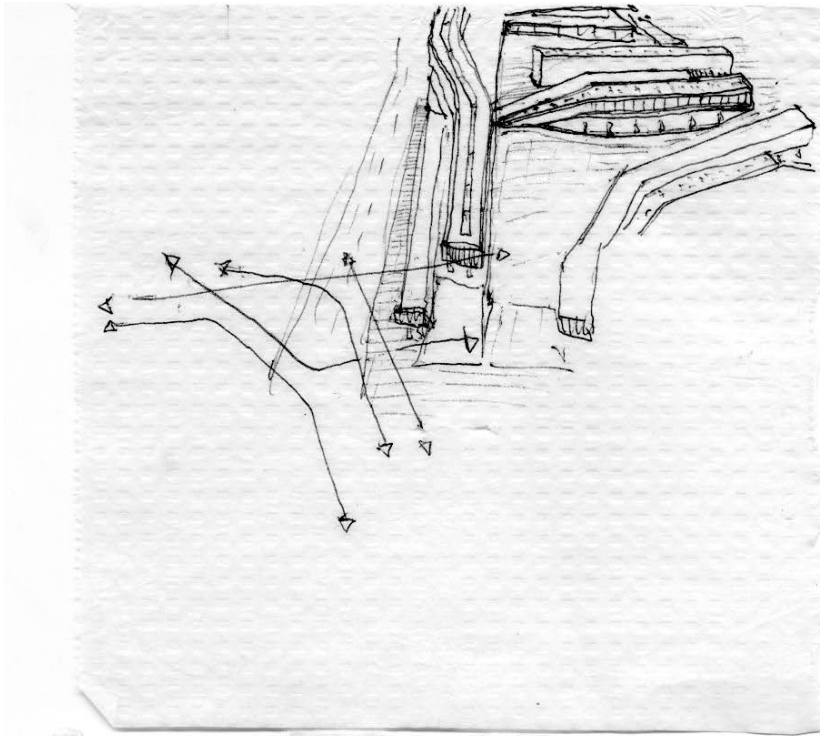


Definidas as esferas de domínio urbano, seduziu-nos a noção de edifício democrático pela possibilidade criada pela rua elevada de atravessamentos livres e vivências distintas dos espaços gerados.

O híbrido funcional é desenhado como um edifício sem traseiras e daí comunicante com as distintas faces da cidade. Essa comunicação formal é reforçada pela continuidade programática.

O programa estratifica-se em três pisos que encerram domínios urbanos específicos. No piso térreo de carácter público e ao longo da fachada Sul protegida por um *brise-soleil* em madeira sequencia-se serviços e comércios que conduzem à nova praça da cidade servida por bares restaurantes e pela interface de transportes públicos inter-urbano. No piso intermédio propõe-se a localização de escritórios facetando a avenida de entrada através de um *brise-soleil* em madeira e na rua elevada as garagens e acessos das habitações. O terceiro piso constitui o domínio privado das habitações. Existe um aumento de privacidade com o aumento da cota de implantação.

O piso intermédio forma um filtro entre a esfera pública do térreo e a esfera privada das habitações constituindo-se como espaço semi-vazio na composição do edifício híbrido evitando a avolumação em demasia da nova face urbana deixando fugas visuais que anunciam a cidade. A localização neste piso das garagens privadas das habitações reforça a separação das esferas de domínio urbano público/privado e elimina conflitos funcionais que poderiam ser gerados pela implantação de estacionamento subterrâneo no híbrido. A implantação de garagens privadas na rua elevada liberta espaço para estacionamentos públicos e paragens para transporte público ao longo da avenida de entrada na cidade. Salieta-se que intentamos inicialmente colocar estacionamentos públicos por baixo dessa avenida mas essa acção provou-se demasiada dispendiosa para o benefício que daí advinha.



O exercício de projecto em arquitectura não é um acto solitário. Às aprendizagens académicas e memórias de espaços vivenciados, sublinha-se as obras arquitectónicas que serviram de referência na procura de resolução dos problemas suscitados pelo 'híbrido funcional'. Cabe referenciar as influências do projecto EuroLille em França do gabinete holandês OMA, Rem Koolhaas, que se constitui por um edifício híbrido funcional estruturado ao longo do traçado linear do TGV (comboio de alta velocidade) e alguns projectos do período pós-modernista, nomeadamente o do concurso para Berlim *Hauptstadt* dos Arquitectos Alison Smithson, Peter Smithson e Peter Sigmund. Neste projecto fascina o conceito de *layering* [estratificação] constituindo-se em níveis pedonais livres de trânsito que ligam os edifícios do enclave proposto.

Procuramos um edifício híbrido com potencialidade de catalisar a diversidade e vitalidade urbana criando pólos, que a seu tempo, possibilitarão o intercâmbio de mercadorias, no sentido lato do termo, e, quiçá, a criação de uma dinâmica social forte.



Pino Lemos:
- Super-Mercado?
- Lojas
- Escritórios
- T.S. de apoio

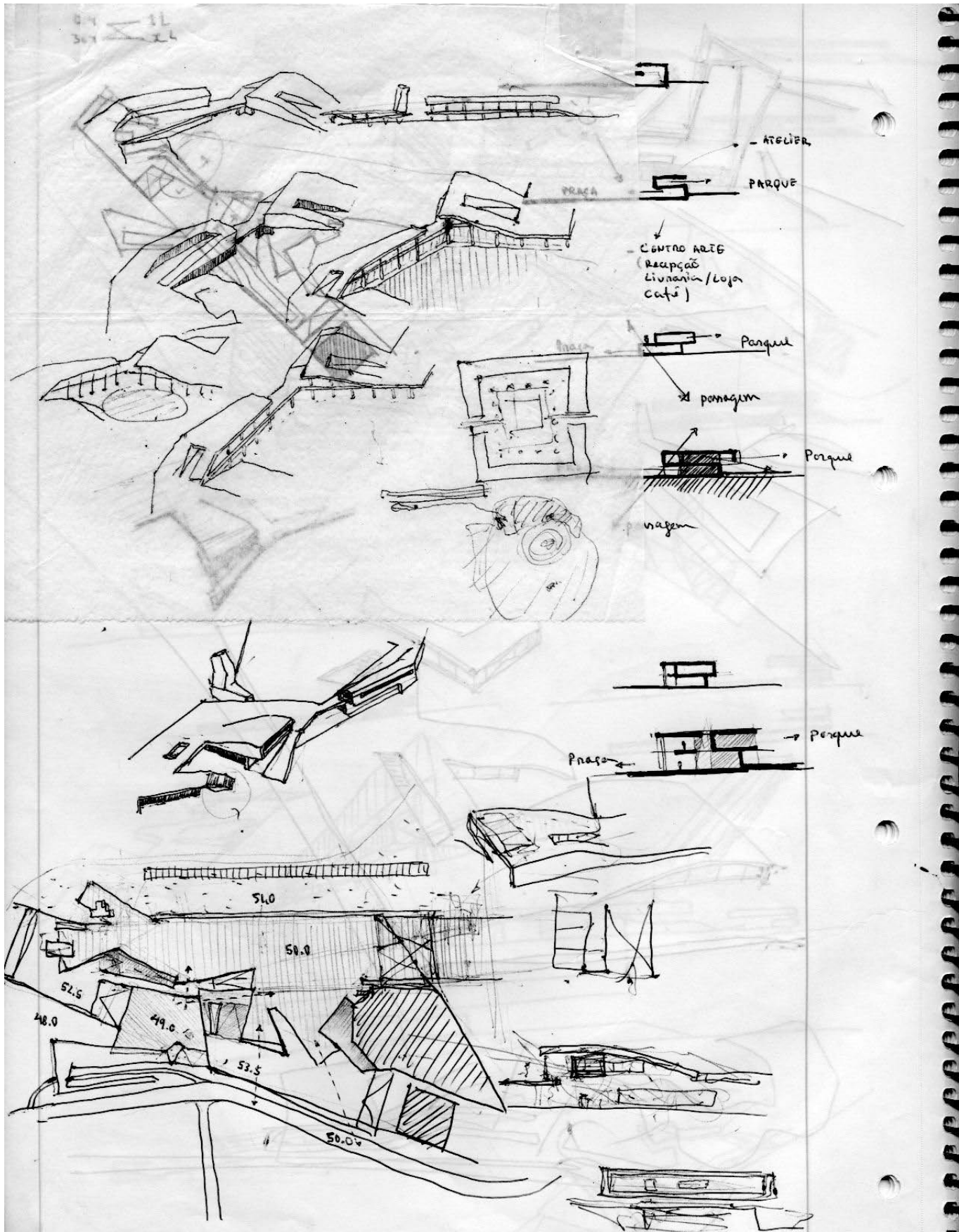
A Interface de transportes públicos inter-urbano e a praça central

O serviço de ligação inter-urbana da ilha é feito através da utilização de mini-bus tipo Toyota Hiace (fotografia. P.92). Propomos que se mantenha o mesmo sistema dado a sua flexibilidade de utilização. Com o projecto da nova entrada para a cidade e o redesenho da rede viária a proposta Interface de transportes inter-urbano surge como uma verdadeira porta da cidade no sentido físico e simbólico.

Embora a Interface se apresente nos desenhos finais como resultado do gesto delineado pela cobertura unificadora do edifício híbrido essa unificação formal não se verificou linearmente ao longo do processo.

Proposta a ocupação linear ao longo da avenida da entrada unindo formalmente o Cinema ASA e o Polidesportivo com uma 'massa' edificada, a Interface associada a uma praça central surge como elemento de ruptura que introduz o momento de entrada na cidade. Inicialmente proposto como um edifício solto que seguia o traçado da via de acesso à cidade, a Interface tinha na praça central o seu único elo de ligação ao projecto.

O acto de pensar o projecto de forma global punha em constante diálogo a praça central e a Interface. De facto é a tentativa de resolver a consistência formal dos limites da praça central que se manifesta modeladora da composição formal da Interface.



Desenhámos os limites da praça central colocando em assonância o edifício híbrido, o Centro Cultural dos Espargos e a Interface.

Criámos uma protecção urbana com uma pala em betão armado e chamamo-la de Interface de transportes inter-urbano. Uns bancos em betão, um quiosque, um ponto de informação turística e umas instalações sanitárias completam o edifício. Percebemos a dada altura que a pala da Interface podia ser a mesma cobertura unificadora do edifício híbrido. Esboçou-se um gesto contínuo que parte daquele edifício e define a praça central e a Interface e remata em uma viga cortada na diagonal para criar um alçado Sul que 'abre' no sentido da cidade e define uma torre que tecnicamente funciona como depósito de água da área comercial e como marco simbólico da entrada da cidade dos Espargos.

A praça definida por este 'gesto unificador' assume-se como espaço de recepção e de estada. Articula os programas da ensanche e é servida por bares, restaurantes, quiosques e por lojas de vestuário. No espaço central da praça uma única árvore de grande porte domina serenamente como que convidando a pausar o frenesim do dia-a-dia.

Formalmente procurámos conferir escala à praça pela utilização de pilares de dupla altura que também têm a função de contrariar a dinâmica visual da cobertura unificadora na procura de um ambíguo equilíbrio que introduz uma instável serenidade no espaço.

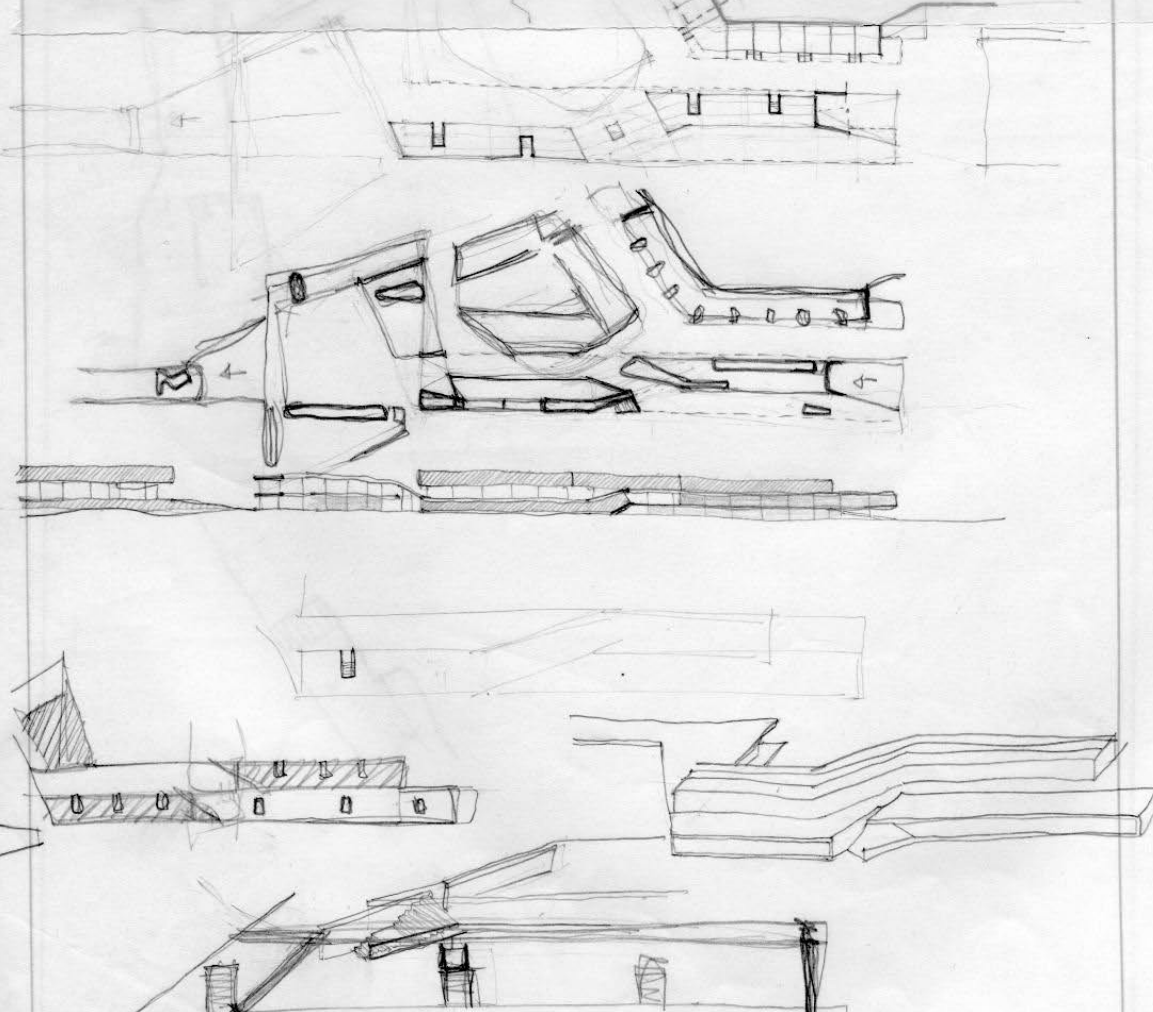
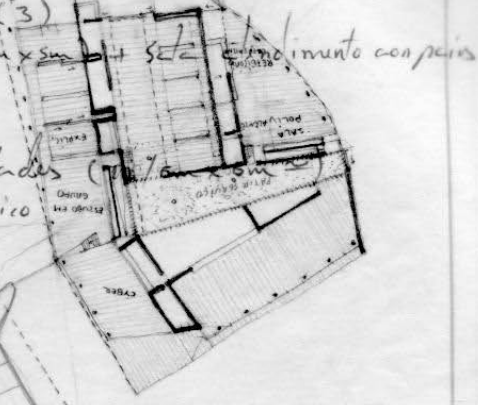
Os fluxos da ensanche convergem para a praça e desta estabelece-se uma ligação pedonal directa com a anterior praça central da vila.

A praça do projecto afirma-se como marco da nova centralidade.

Programa Centro Social

Centro juvenil

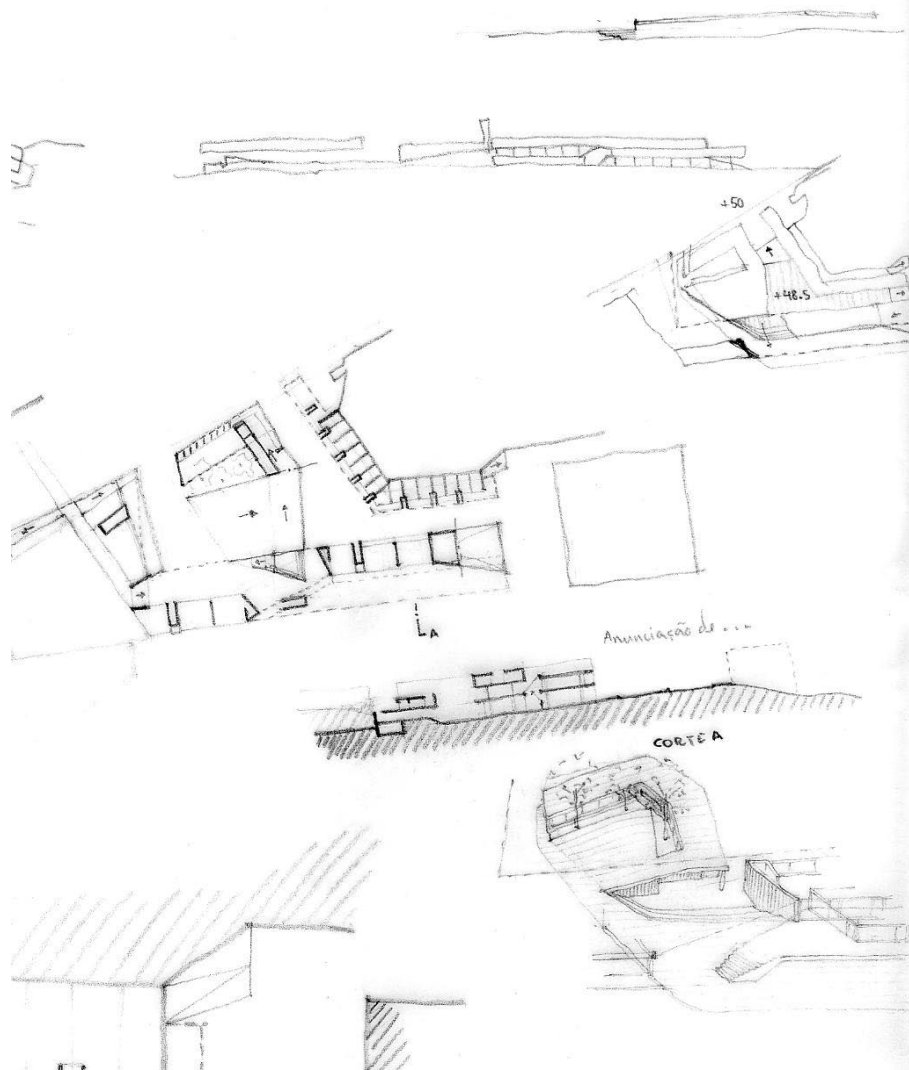
- Estacionamento bicicletas
- Espaço multissalas (3)
- Gabinetes (2-3) 5m x 5m + sala
- Sala de Reuniões
- Cafeteria / lanche
- Espaço para actividades (10m x 5m)
- Armazém / Espaço técnico
- W.C.s
- Vestiários?
- Enfermaria



O [não proposto] centro social

Ao longo do processo as forças geradoras do projecto, principalmente o desejo e imperativo de inflectir os espaços e percursos da ensanche no sentido de unir formalmente e simbolicamente o Núcleo de Identificação histórica à nova zona de expansão da cidade, impuseram o desenho em continuidade ao híbrido de um espaço central *a priori* edificado para que contrastasse com o 'vazio' da nova praça reforçando esta como espaço centralizador da proposta.

O edifício gerado e moldado pelas linhas de 'inflexão espacial' que rasgam o edifício híbrido persistiu duvidosamente ao longo do processo tendo sido inicialmente proposto como um programa misto de comércio e habitações acopladas em tiras tipológicas e, posteriormente, com a clarificação dos novos edifícios de habitação, como unidade de vizinhança acomodando um infantário, um centro de estudos apoiado e uma cozinha económica.



Esboçada em um edifício de piso único, pretendíamos manter o carácter de complementaridade programática do edifício na ensanche. Inclínamos a sua cobertura no sentido do edifício híbrido de forma a soltar perspectivas visuais sobre o parque urbano desde a avenida de entrada na cidade. Persistia, porém, a dúvida quanto à geometria de difícil resolução programática apresentada pelo edifício.

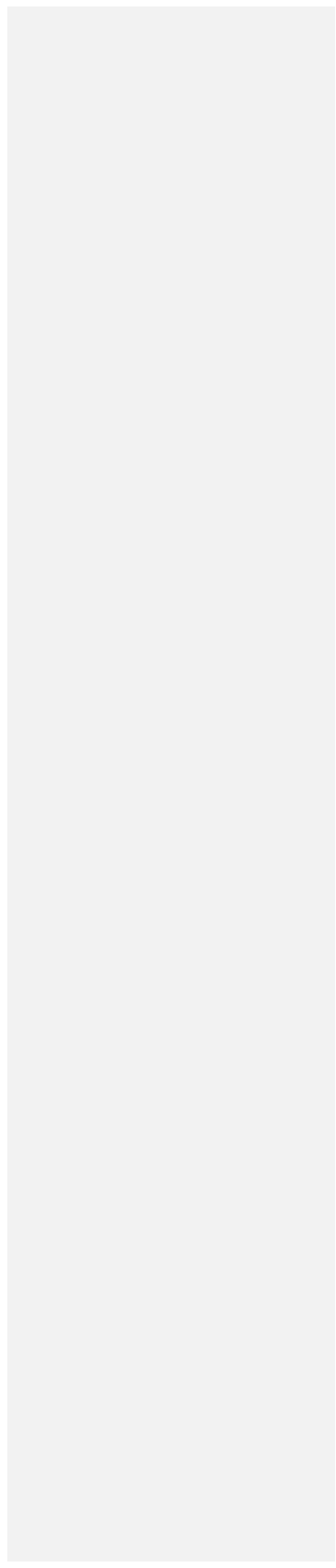
Embora cépticos quanto à composição arquitectónica do centro social e do seu real valor para o entorno, o seu carácter programático demonstrava ser justificativa para a sua existência. Entretanto a abertura de vários infantários dentro das zonas habitacionais da vila e a crescente criação de espaços sociais fomentadas por Organizações Não Governamentais põe em cheque a unidade social proposta.

Embora a ensanche crie uma nova centralidade, pretendemos a inter-relação de funções essencial ao seu cozimento com a preexistência. Neste sentido urge a criação de espaços de vivencia marcadamente urbana em falta na cidade. Abandonada a intenção da criação do centro social emerge a problemática desse espaço vagado tornar-se redundante pela proximidade da nova praça central.

Confesso aqui a minha relutância em aceitar o elemento passível de composição arquitectónica que demonstrou ser não só a resolução do problema como também valorizador do projecto:

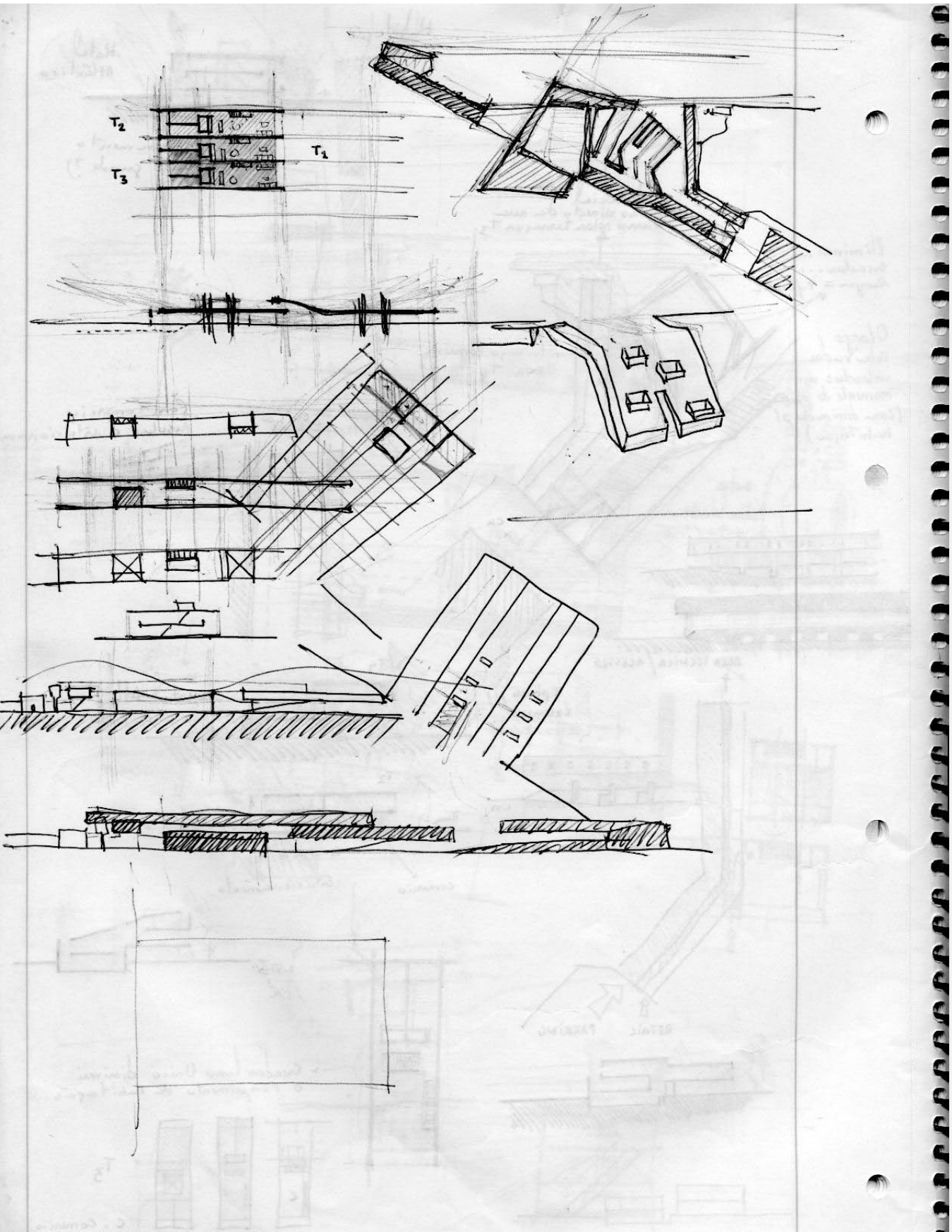
- A utilização de elementos naturais, neste caso o verde intencional como parte da arquitectura enquanto definidores de espaços de atravessamento, estada e lazer. (fotografia. P. 100)

A arquitectura tende a ser sólida, imutável e de longa duração. O verde natural tende a ser frágil e de frequentes transformações. O observar essas transformações naturais através de uma janela ou pátio criado no projecto introduz a consciência do lugar e da quarta dimensão, tempo, na obra arquitectónica.



É da mutável ligação do momentâneo com o duradouro que esboçamos o penetrar do edifício híbrido pelo parque urbano, 'coração verde da cidade', ganhando assim visibilidade a partir da avenida principal. Traçamos uma mancha verde que vem à avenida principal proposta resgatar o transeunte das suas deambulações pela cidade e o convidar ao sossego, à contemplação do natural ou a um passeio nele mesmo.

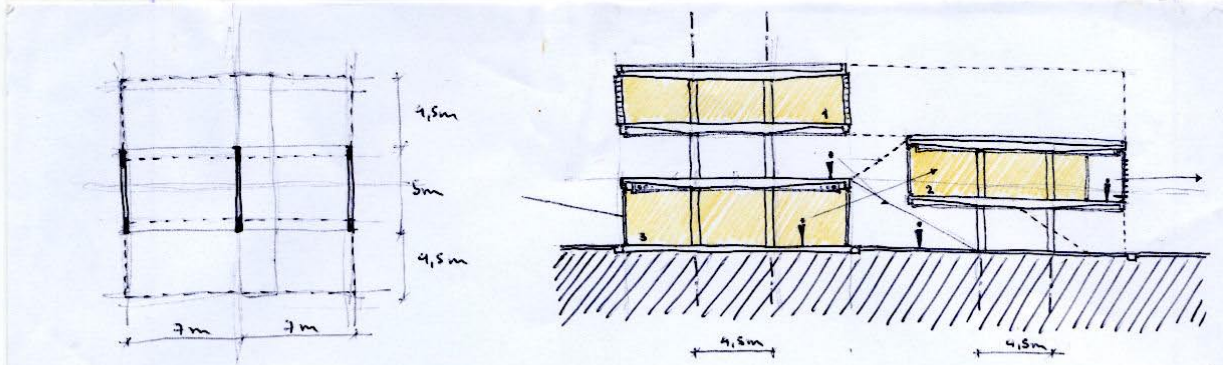
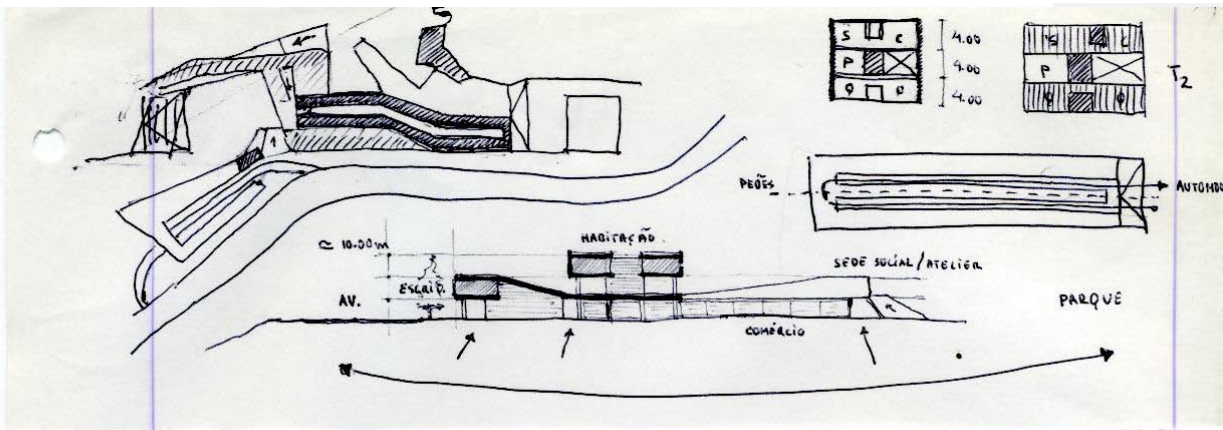
Novamente aqui o conceito de 'barras de inflexão espacial' através de deformações de cotas do terreno criando pequenas plataformas que lançam linhas sugestivas de percursos e de apropriações programáticas distintas, ora um *Play ground* infantil, ora um *Skate ground*, através do elemento verde constituindo o oásis físico e psicológico da cidade.



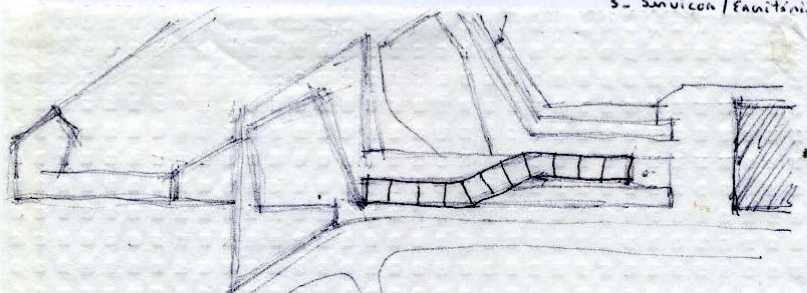
A Habitação

A arquitectura residencial cimenta-se em sistemas que evoluem no âmbito regional. Ensaiai edifícios para habitação permite-nos discorrer sobre pertinentes questões de identidade e o enraizamento local da nova arquitectura. Aspectos como o conforto climático e a resolução das características da vivência dessa esfera de domínio privado constituem-se verdadeiros modeladores da forma habitada.

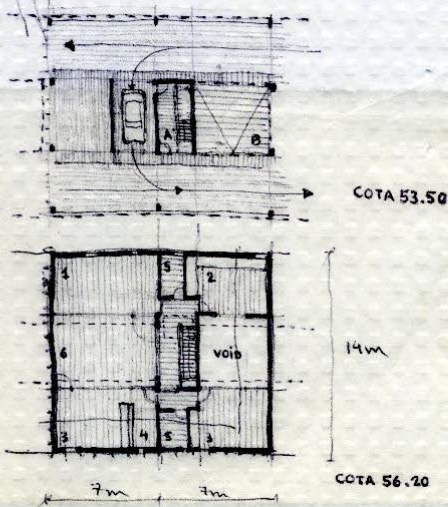
O programa habitacional é essencial ao sucesso da ensanche como criadora de vitalidade urbana. O habitar, o trabalhar e o lazer entrecruzam-se no projecto para a entrada da cidade dos Espargos fomentando a sua dinâmica de usos em horários diferentes o que ajuda a garantir a segurança neste troço da cidade. Porém o esboçar de estruturas para habitação reveste-se de grande importância e utilidade perante o projecto académico como ponto forte de contextualização da aprendizagem estrangeira e como ensaio que se pretende didáctico.



1. Habitação (T2) - pavimento exterior em boardto à vista
2. Serviços/Exatónios - pavimento exterior moza sem vidro
- pavimento exterior real sem vidro e lâminas
3. Serviços/Exatónios - coberto pelo outros edifícios



A. Entrada habitação
B. Acesso para comércio/serviços



1. Sala Comum
2. Cozinha
3. Quarto
4. Exatónio
5. quarto de banho
6. pátio



Embora o programa habitacional tenha sido transversal a todas as fases do processo, concentremo-nos no pós redesenhar da rede viária onde este programa articulou-se mais claramente com o híbrido funcional e foi desenvolvida em profundidade.

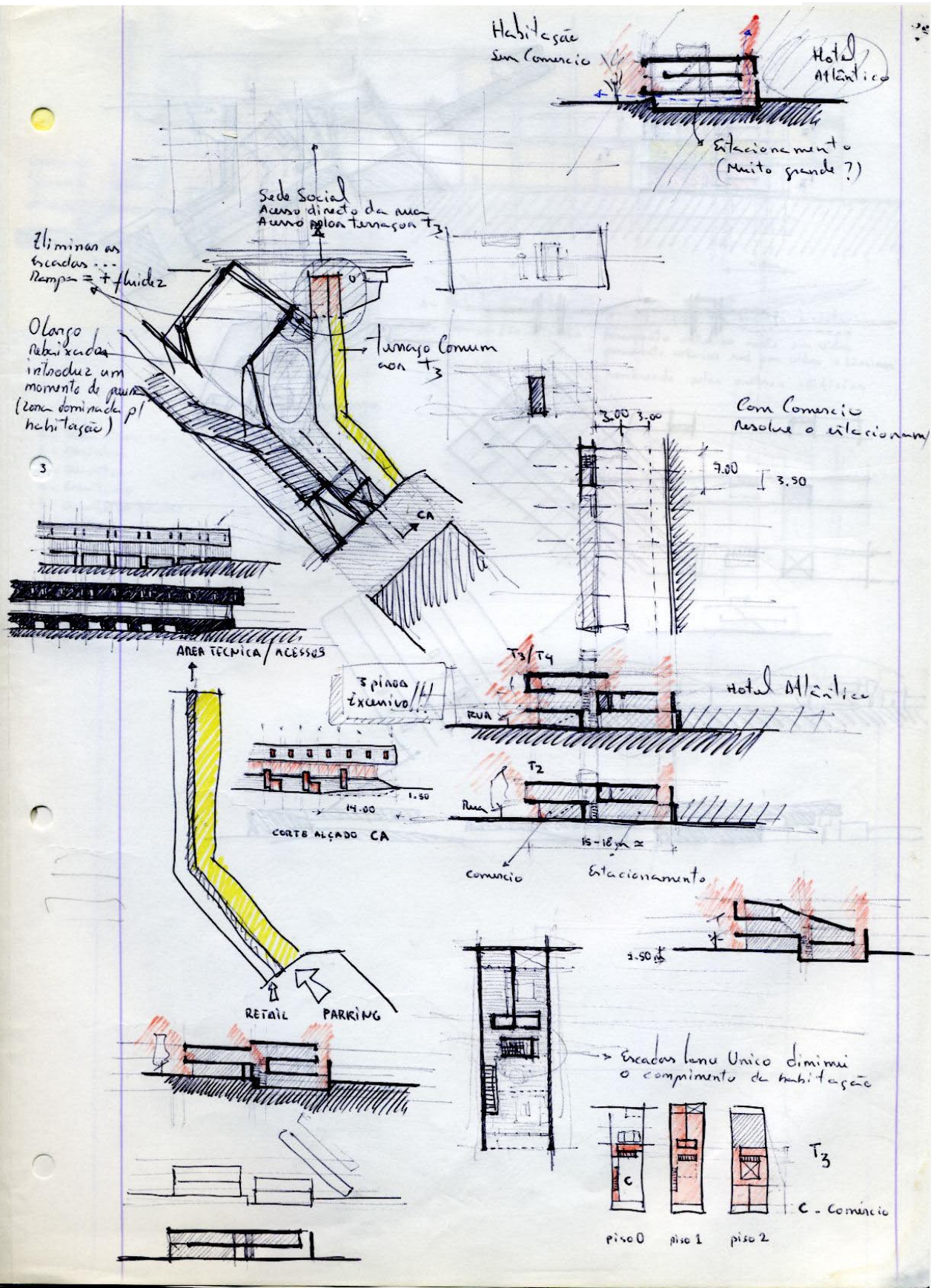
Propomos o programa habitacional em dois edifícios distintos. O primeiro constituinte do híbrido funcional dispõe-se ao longo da rua elevada facetando num primeiro momento a avenida de entrada na cidade e noutra o parque da cidade. O segundo edifício é esboçado como um muro facetando o limite do lote do existente Hotel Atlântico criando assim uma rua de carácter interiorista que propicia uma apropriação mais adequada ao programa habitacional e elimina a criação de traseiras no complexo arquitectónico proposto.

Na busca de um sentido arquitectónico não imediatista recorreremos às formas de apropriação dos espaços públicos e privados para enraizar a nova arquitectura. A nível público constata-se empiricamente a vivência ao nível do exterior conferindo grande importância às áreas sombreadas das ruas e zonas contíguas aos bares, cafés e outros espaços públicos. À forte vivência exterior do espaço público contrapõe-se uma forte interiorização da vida privada na urbe.

Essa dicotomia torna-se ambígua pela ainda persistente utilização da soleira ou empena da casa para troca de impressões do dia-a-dia, para o jogo da 'bisca' ou de 'ouril'²⁵. Ora, a actual proliferação de modelos arquitectónicos desatentos a essas características tem criado conflitos no diálogo entre as esferas de domínio público e privado. O modelo da casa tradicional das zonas rurais trazidas e adaptadas à vila dos Espargos pelos seus primeiros habitantes provenientes da ilha de S. Nicolau resolve esse problema na sua tipologia típica através de uma sequenciação de espaços da rua pública seguindo pelo "poial"²⁶ até ao pátio interior, espaço central da casa. O "poial" desempenha o importante papel de filtro na passagem da esfera pública à esfera privada.

²⁵ Jogo tradicional Caboverdeano que se pratica com as sementes da árvore do ouril num tabuleiro de madeira perfurada.

²⁶ Denominação da língua Crioula Caboverdiana para uma espécie de alpendre descoberto, pavimentado e murado que antecede a entrada da casa tradicional. Encontra-se geralmente neste espaço uns bancos, moldados *in situ* corridos ao longo do alçado principal.



Atento à época como um dos parâmetros principais do contexto ensaiamos no edifício híbrido proposto a readaptação da casa pátio tradicional utilizando um novo vocabulário.

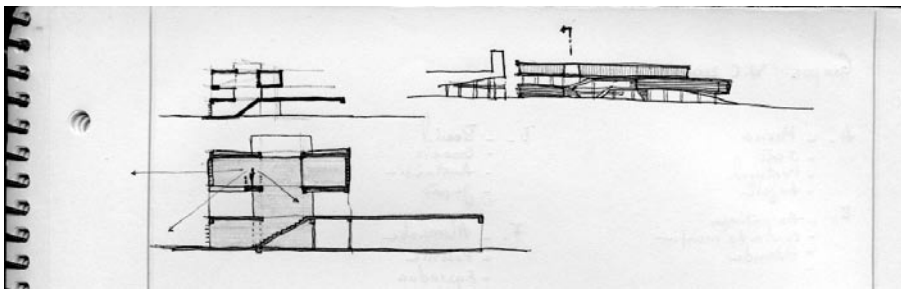
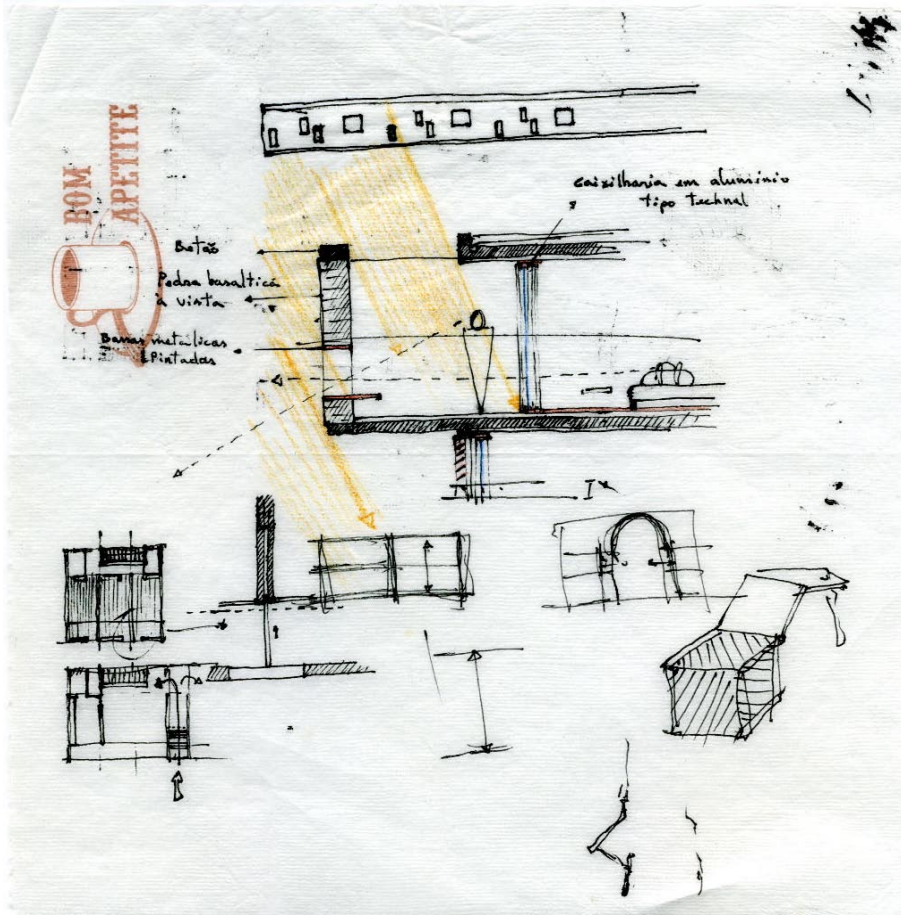
Concebemos um edifício habitacional em banda 'solto' sobre a rua elevada e que é formado por uma repetição modular de uma unidade casa pátio inspirado no vernacular. O "poial", ou espaço de transição, é verticalizado e colocado na rua elevada sendo parcialmente ocupada pelas garagens privadas e pelas escadas de acesso às 'casas pátio'. A partir da rua elevada os acessos são individualizados na busca do aprimoramento da ideia de "casa".

O corpo central das escadas prolonga-se em altura para tecnicamente resolver o depósito de água e para ganhar expressão na composição reforçando o ritmo modular do edifício o que o integra simbolicamente nos quarteirões habitacionais da cidade que são ritmados pela variação de cor das casas individuais. (fotografia P. 110).

O desenho do esquema construtivo tende a libertar as fachadas criando linhas dinâmicas que unem visualmente este edifício à totalidade do projecto. A inspiração no vernacular sugeriu também a utilização da pedra basáltica á vista nos paramentos exteriores que em conjugação com o pátio interior optimiza o comportamento térmico do edifício. Expressamos a pedra à vista no "plano nobre" da fachada assumindo as virtualidades desse material como elemento de composição arquitectónica. Optamos por pequenos vãos nos paramentos exteriores de pedra aumentando o conforto climático e diminuindo a agressividade da luz Sul.

O verão anual aliado à intensidade da luz do sol própria dos trópicos constitui elemento fundamental do acto do projecto de arquitectura ensaiado.

O segundo edifício habitacional resolve a confrontação com o muro limite do Hotel Atlântico que se constituía como elemento dissonante na lógica do desenho de um projecto sem traseiras quer pelo seu potencial gerador de insegurança urbana como pela sua falta de atracção visual.



Este bloco habitacional segue o traçado do muro e gera uma nova rua pedonal de carácter interiorista em confrontação com o edifício híbrido. Rebaixamos essa rua em relação à cota de acesso à zona de serviços para introduzir um momento de pausa e quebrar o ritmo de atravessamento e vivência dos espaços comerciais anunciando um uso diferenciado do espaço público. Temos assim uma rua propícia às brincadeiras das crianças em ambiente controlado.

Constituímos o edifício em um piso subterrâneo para estacionamento acrescido de dois pisos deslizados um sobre o outro para que o superior se afaste do muro limite do Hotel e crie sombra na face a Sul que debruça sobre a rua criada. Esse perfil permite uma transição suave da escala altimétrica do Hotel Atlântico ao edifício híbrido cuja cerceia é ditada pelo Polidesportivo existente.

Ponderamos ao longo do processo ocupar o piso térreo deste edifício com programa comercial de forma a resolver a falta de privacidade que adviria da apropriação deste para fins habitacionais. Essa atitude conflituava com a intenção de concentrar os serviços e comércios ao longo da nova avenida e canalizados para a nova praça central. Com a implantação da rua, gerada pelo edifício muro, a uma cota inferior à nova avenida criamos um desnível para a cota de acesso à habitação que resolve o problema de privacidade. Esboçamos moradias em duplex com a zona nocturna no piso superior resguardando o domínio privado das habitações e com a zona diurna rasgada por grandes vãos envidraçados que fazem com que o parque verde se transforme num pátio das habitações. Esses vãos envidraçados ficam protegidos pelos pátios-varanda do piso superior primando pelo conforto ambiental das habitações.

Nos paramentos exteriores utilizamos também neste edifício a pedra basáltica à vista tanto no embassamento como no piso superior dos quartos de dormir resultante no reforço do plano de vidro da zona diurna como elemento de dinâmica visual na composição do edifício.

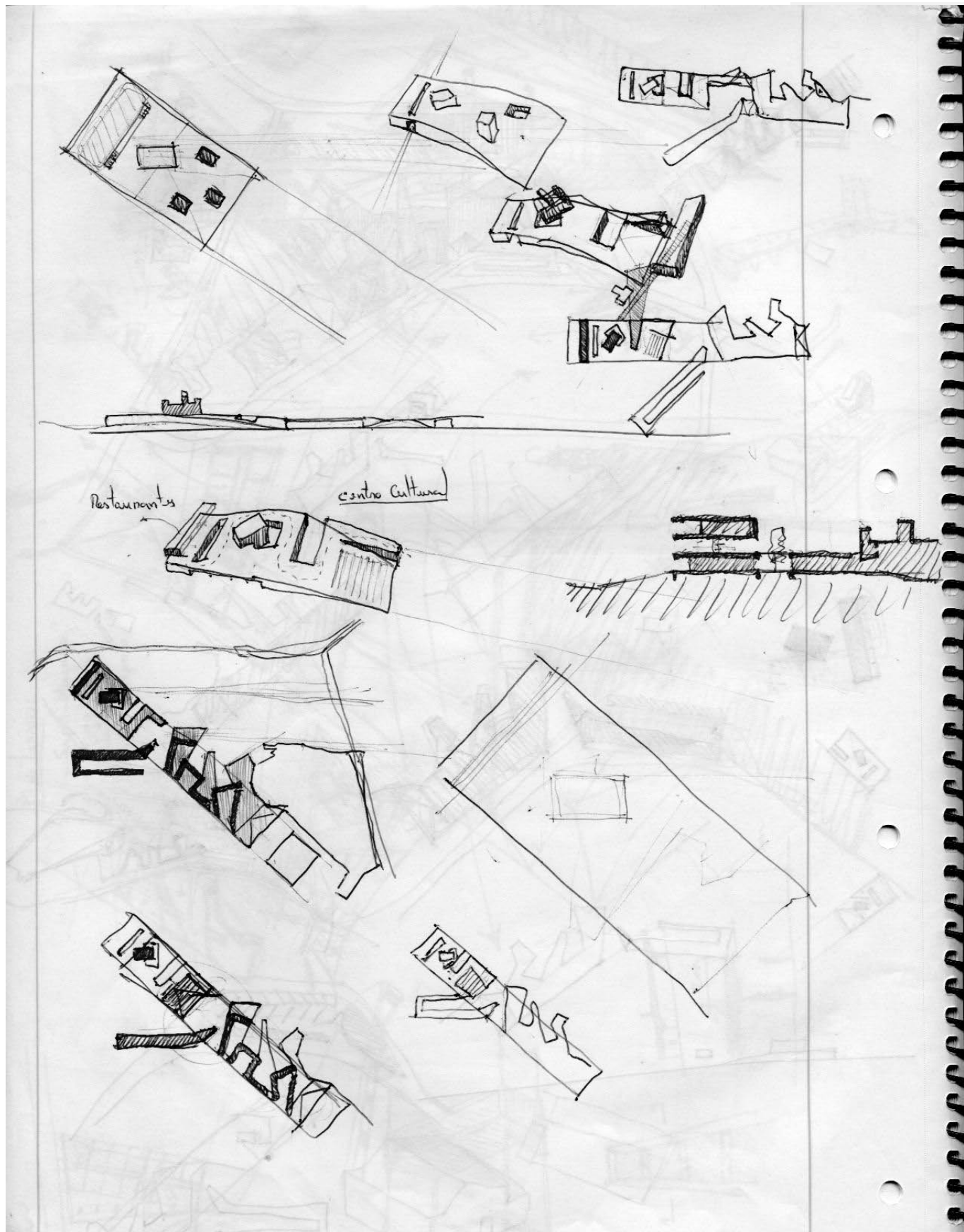
A utilização abundante da pedra basáltica presente na ilha nos edifícios habitacionais prende-se a suas qualidades enquanto isolante térmico e sua expressividade compositiva e à ligação simbólica com a casa tradicional invariavelmente construída em pedra.



Porém, clarifica-se que a integração sociocultural da nova arquitectura não se faz de forma imediatista através da utilização de materiais locais. De notar que a fragilidade do eco sistema da ilha perante o desenvolvimento turístico que tem fomentado o mercado imobiliário, conduziu recentemente a uma crise de inertes paralisando a construção civil na ilha. Actualmente pondera-se a importação de areia da vizinha Mauritânia para solucionar esse problema. Quer-se vincar a ideia de Cabo Verde ser um país que pela fraca produção industrial e fragilidade do seu eco sistema arquipelágico recorre à importação de materiais para as edificações. Ora, para os que defendem o enraizamento da nova arquitectura pela utilização de materiais próprios da região vêem na realidade uma contradição.

No projecto para a entrada da cidade dos Espargos buscamos a fundamentação da arquitectura atentos à apropriação sócio - cultural e antropológica do espaço construído para além da procura do conforto climático que se aconselha integrar em qualquer projecto independentemente da região.

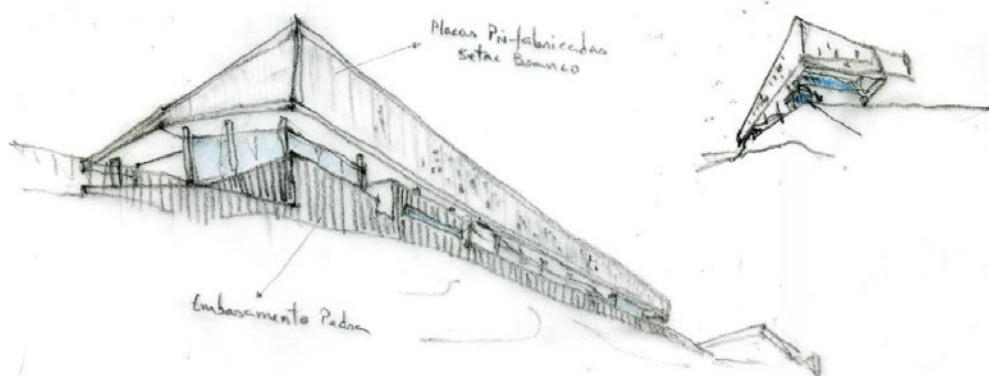
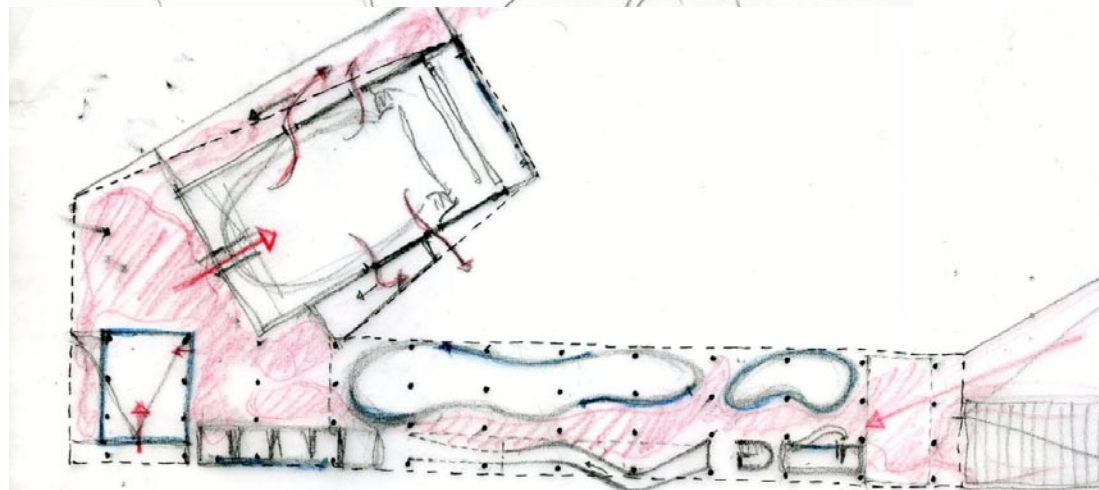
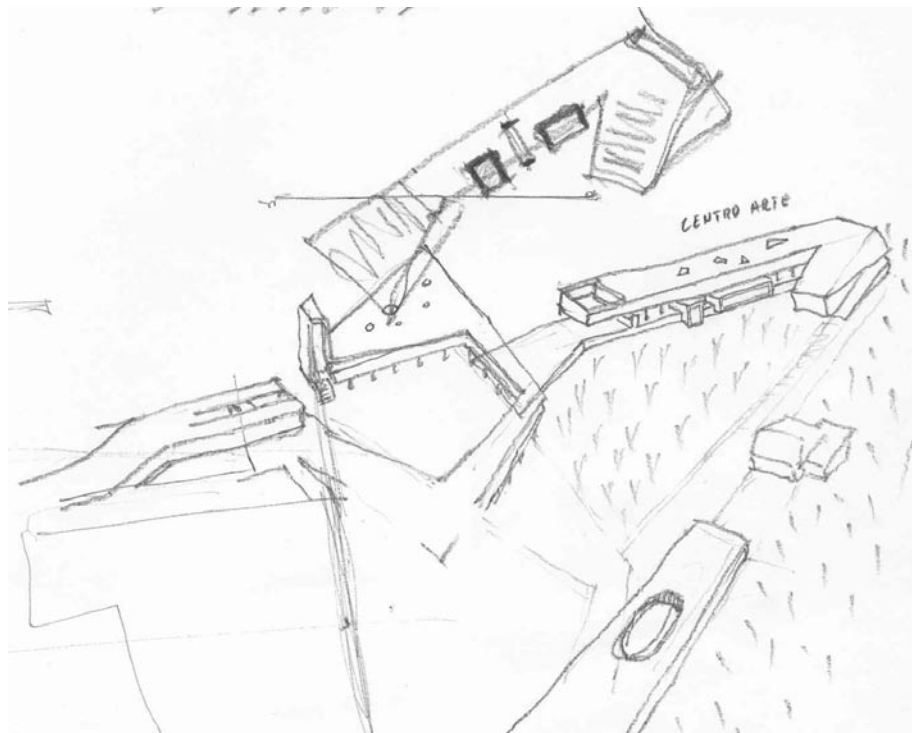
O programa habitacional para além de essencial ao sucesso da ensanche como criadora de vitalidade urbana constitui-se com a sua forte modulação no elemento disciplinador de todo o projecto.



O Centro Cultural dos Espargos [C.C.E.]

As práticas culturais e de lazer são hoje consideradas espaços privilegiados para a construção e expressão de identidades e para a afirmação e prática da cidadania.

Numa ilha que quase triplicou a sua população residente em menos de quinze anos e de maior desenvolvimento turístico de Cabo Verde torna-se gritante a falta de equipamentos de oferta e produção cultural. A proposta do Centro Cultural de Espargos visa colmatar essa necessidade.



Localizada no ponto de contacto das duas linhas estruturadoras da ensanche este edifício assume o imperativo de colocar em dialogo o passado da memória colectiva do sítio com o futuro das aspirações e sonhos da população.

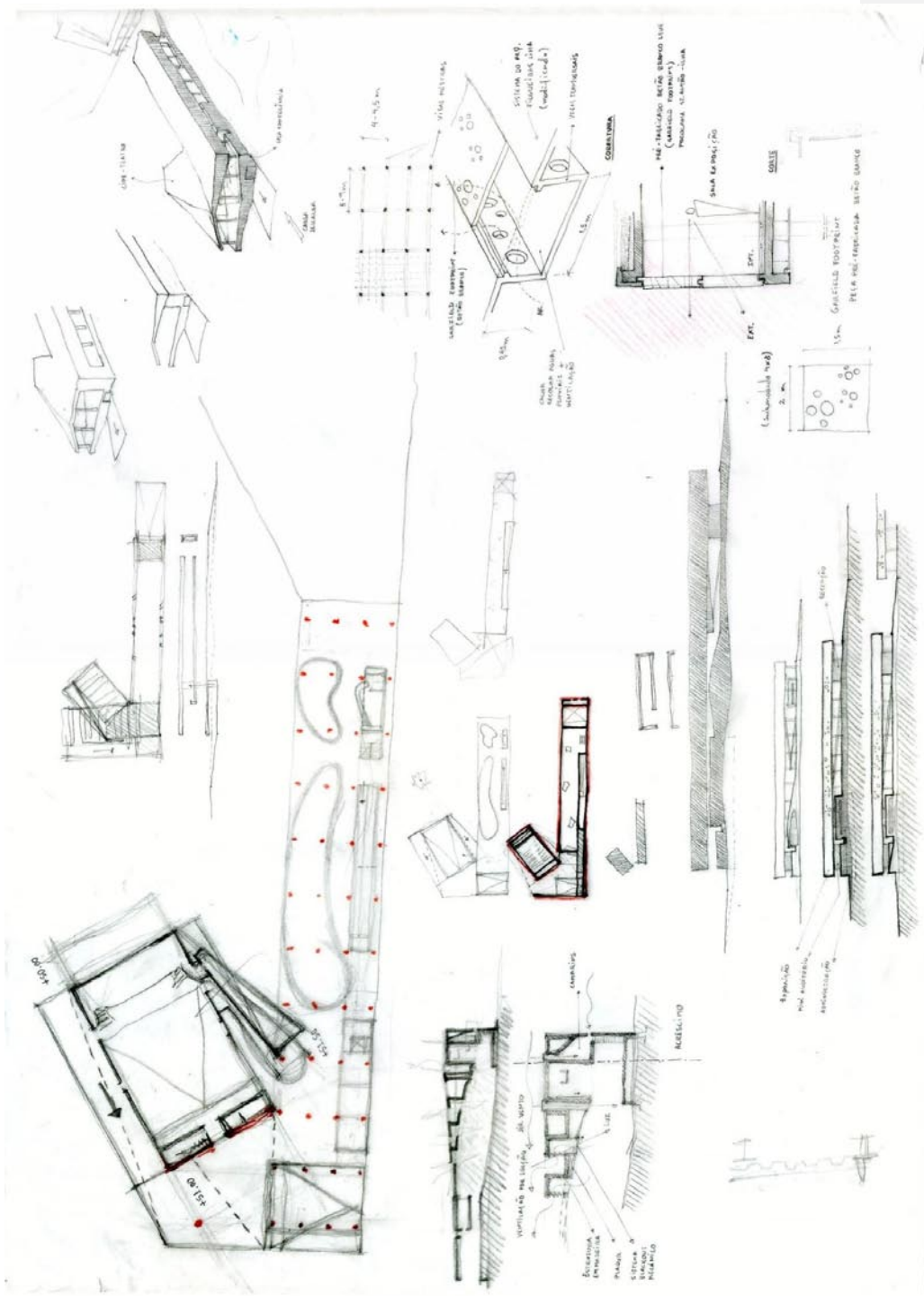
O ora inoperante Cinema ASA, memória física dos armazéns do antigo Aeroporto, é mantido e convertido no grande auditório do Centro. Desde o tempo que muitos aí se deslumbrarão com “Musica no coração” até agora este edifício sofreu remodelações estando presentemente embrulhado por uma série de elementos arquitectónicos despidos de significado para a cultura caboverdeana, sendo eles, colunas de estilo Dórico e frontões, pelo que a relação que estabelecemos com o edifício é a nível da memória do seu uso.

O Centro Cultural dos Espargos persistiu como programa basilar da ensanche ao longo do processo desde a sua configuração inicial como edifício ponto com cobertura visitável enquanto remate do parque urbano e de configuração formal quase autista até a sua apresentação final como edifício integrado no desenho da face urbana proposta.

Na busca de dinâmica formal e de vitalidade ponderou-se o reposicionar do Centro Cultural em tiras fragmentadas ao longo do parque urbano traduzido nas barras de inflexão espacial onde este se confundia com os bares, *pubs* e apoio desportivo, assumindo a cultura na sua afectação lata englobando as deambulações e fadigas da vivencia espacial caboverdeana. Porém a concepção do Centro Cultural em continuidade formal com o edifício híbrido e articulando o Cinema ASA existente na sua composição apresenta vantagens económicas e sobretudo espaciais.

A solução apresentada nos desenhos rigorosos convenceu pelo seu potencial integrador de todo o projecto e, crê-se, poder gerar vivências do espaço público que vão de encontro à tendencial forma de apropriação sociocultural do domínio público que nos leva a fazer a apologia da premissa “a cidade [em Cabo Verde] é a rua o lugar dos encontros”.

O edifício é esboçado como uma rua coberta que prolonga física e visualmente os atravessamentos do edifício híbrido. A procura do desenho global dos percursos da ensanche, da qual a criação de edifícios rua é tributária, põe em diálogo os diversos programas e articula os edifícios propostos. A rua coberta do Centro Cultural flui da e para a praça central através de um plano

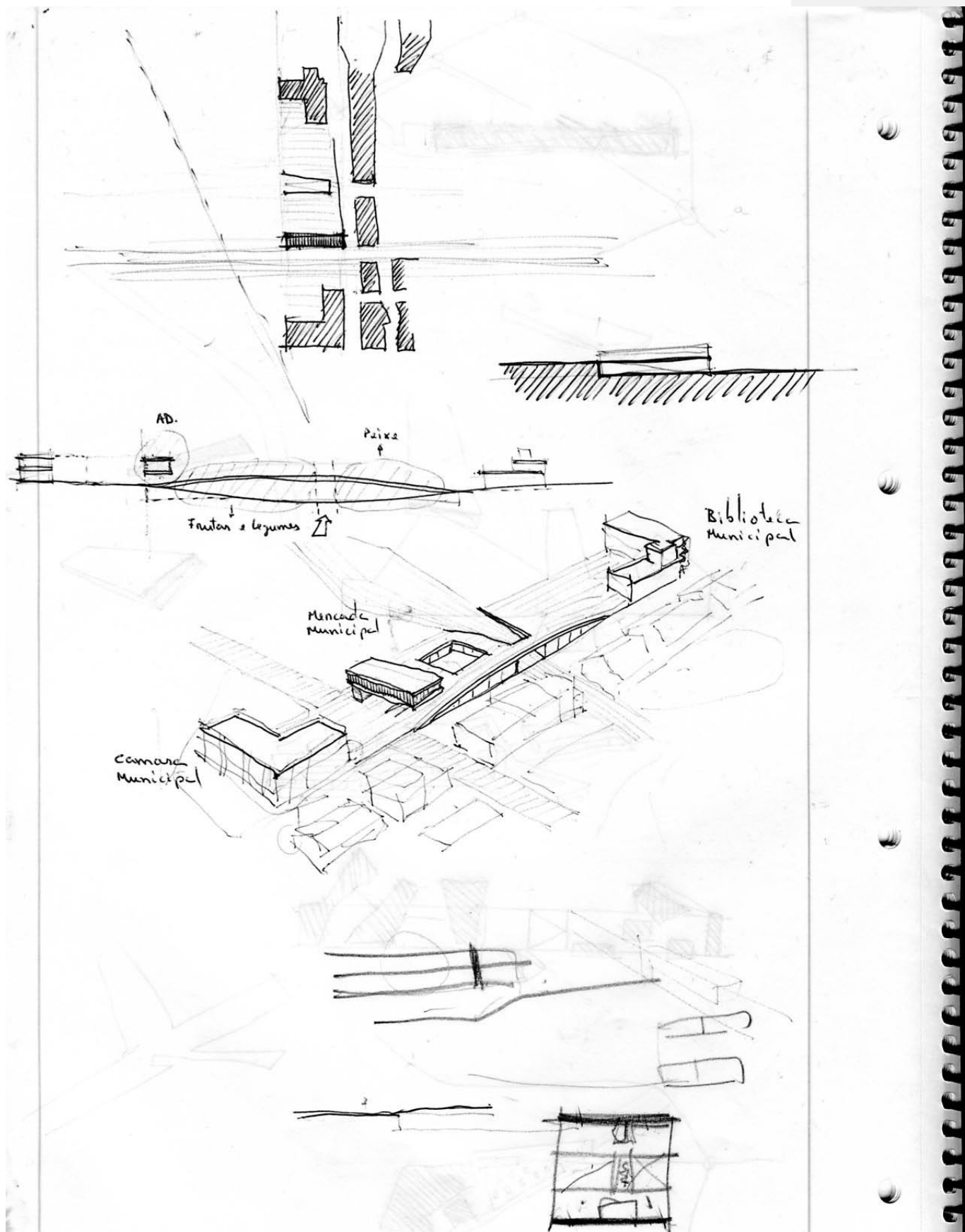


inclinado, constituindo-se auditório ao ar livre, inspirado no edifício do Centro George Pompidou, em França, do Arquitecto Renzo Piano. Tem-se a nova praça central como uma extensão do Centro Cultural dos Espargos.

Programaticamente ao longo da rua coberta dispõe-se ateliês de artesanato, o auditório principal do reformulado Cinema ASA, um mini auditório delimitado por planos de vidro, uma livraria/cafetaria, instalações sanitárias públicas e a área administrativa. No piso superior localizamos a área de exposição temporária e o museu de Aviação Civil para além do 'espaço do céu' formado por um auditório descoberto. O piso inferior semi-enterrado fica destinado aos armazéns e zona de carga e descarga com acesso directo à via automóvel perimetral. Procuramos uma articulação entre os programas do edifício visando a eliminação de barreiras na fluidez da rua coberta. A forma como moldamos o piso da rua coberta para abrigar a área administrativa é paradigmática desse desejo de fluidez para além de nos remeter à imagem das dunas de areia característica da ilha. Há portanto uma memória imagética que persiste em contaminar o acto do projecto em arquitectura.

Para além da rua coberta do Centro Cultural que se constitui o elemento principal de ligação física com os outros edifícios da ensanche desenhamos a continuidade simbólica da frente urbana através de caixas paralelepípedicas de vidro e aço que rasgam clarabóias de iluminação no espaço expositivo reforçando o ritmo modular dos pilares e colocando em diálogo o Centro com o edifício habitacional cuja cobertura apresenta semelhante desenho formal. Há portanto uma constante busca de integração da nova arquitectura de grandes volumes horizontalizados com os quarteirões ritmados da cidade, embora de forma não mimética mas sim simbólica.

Propõe-se que se lê o Centro Cultural dos Espargos como integrante do passeio lúdico do parque urbano, como um espaço que incentiva a participação democrática de todos expondo a cultura como também o modo de se vivenciar os espaços. Procura-se o exagero do Centro Cultural como espaço de distracção e lazer.



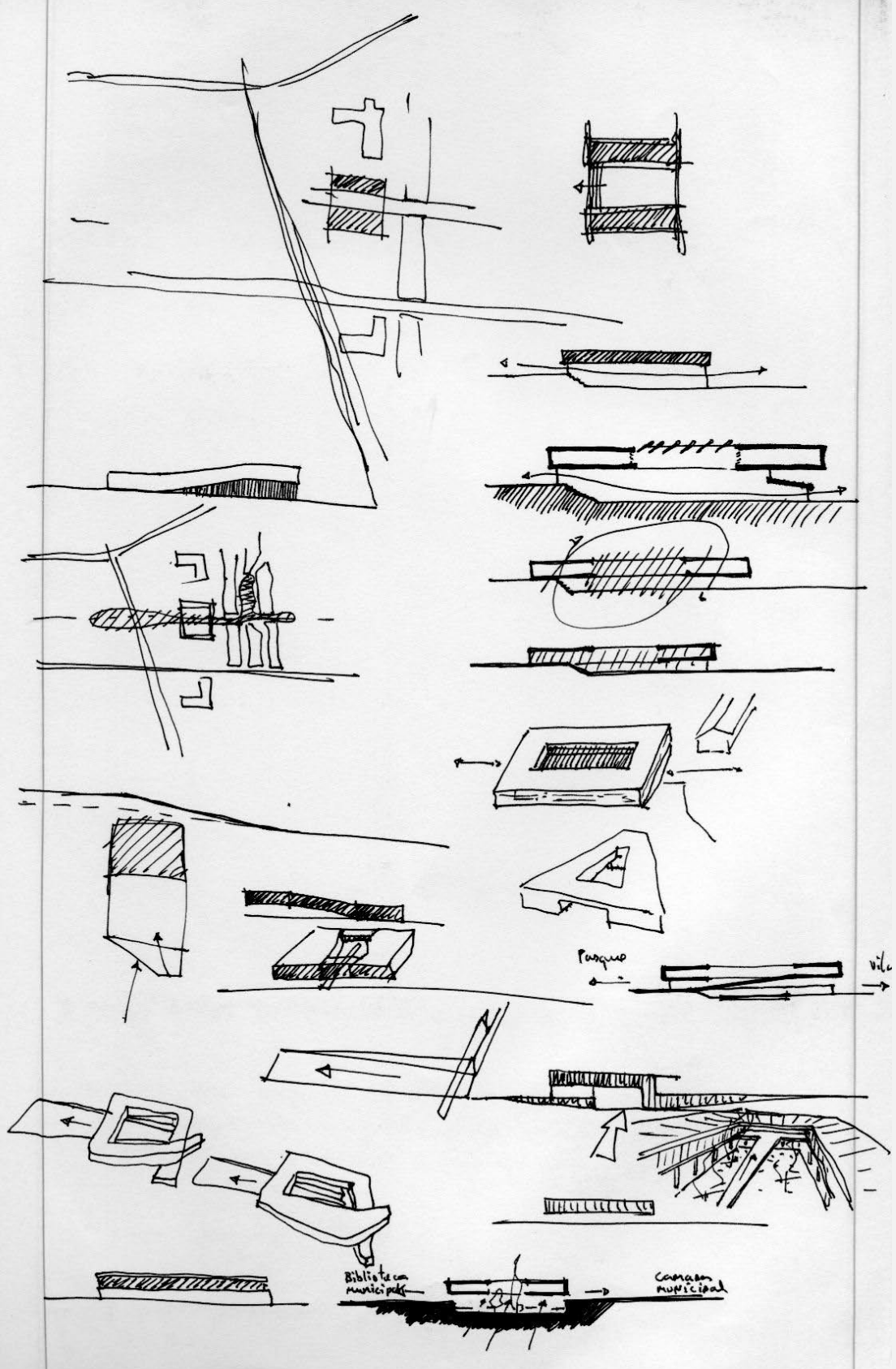
O Mercado diário e a Feira [quinzenal]

O primeiro mercado diário da vila dos Espargos foi implantado na zona de Fund' Alvarina e persiste até os dias de hoje. De facto é a história relacionada com o mercado que dá nome a essa zona.

Na língua crioula caboverdiana “fund” referindo-se a um espaço físico designa uma depressão no terreno, um “fundo” ou uma ribeira. Topograficamente a zona é um “fundo” formado por uma ligeira ribeira. “Nha Alvarina”, ou a Sra. Alvarina foi a primeira “Rabidante”²⁷, vulgo comerciante, que se instalou neste “fundo” para a venda de produtos hortícolas provenientes da vizinha ilha de Santiago. Passou-se a associar este “fundo” à Sra. Alvarina daí o nome de “Fund'Alvarina” para a zona.

Outras “Rabidantes” seguiram-lhe o exemplo e com o passar do tempo houve a materialização do uso desse espaço no edifício do mercado diário que subsiste até a actualidade.

²⁷ “Rabidante” é uma expressão crioula que diz respeito aquele que “rabida”. “Rabida” significa literalmente, dar a volta a. Rabidante designa, portanto, aquele que dá a volta à vida para ganhar o seu sustento. Geralmente o Rabidante vende desde produtos hortícolas a peças de vestuário.



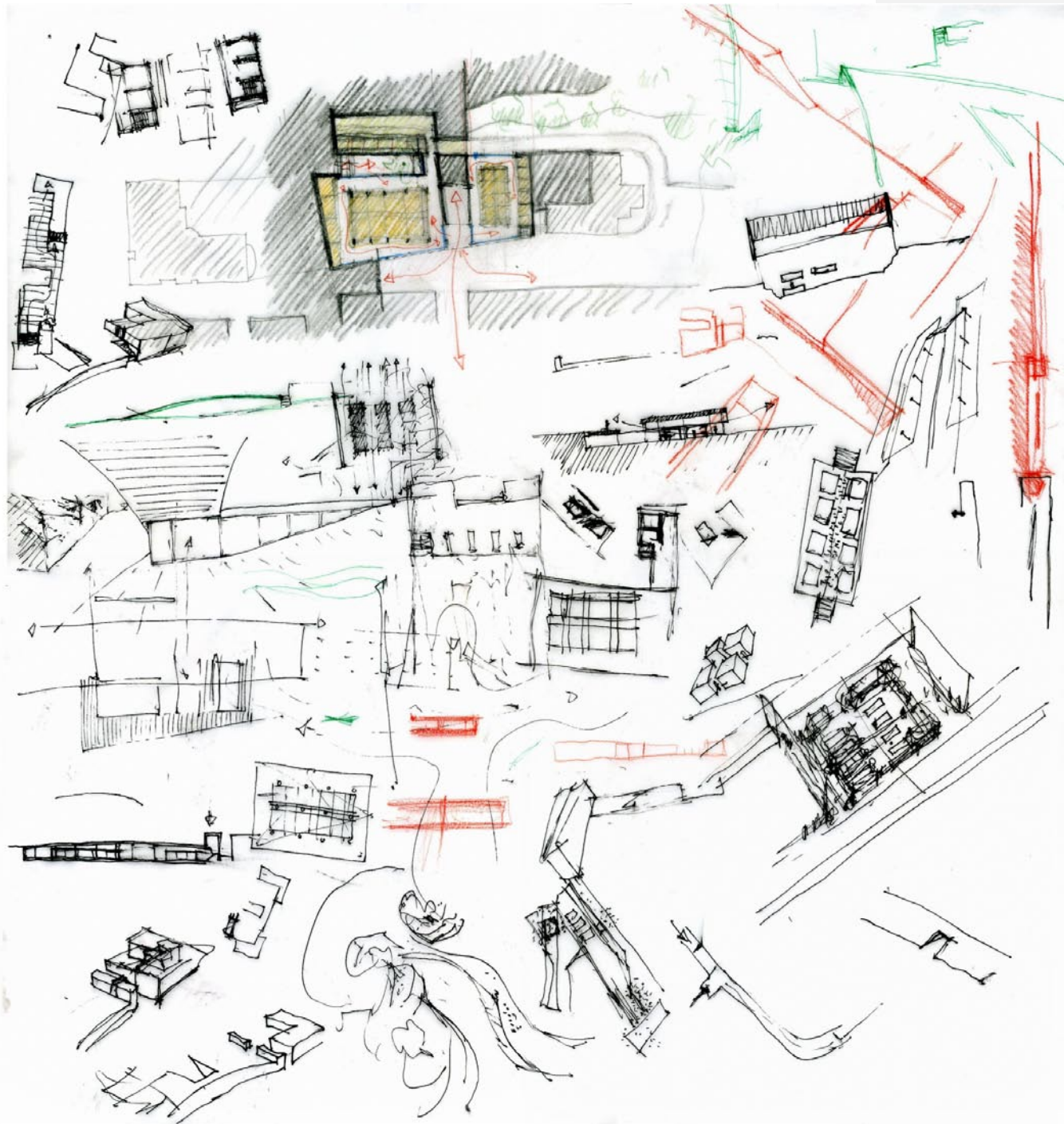
Dado à natureza da profissão “Rabidante” a esse espaço se associou também a venda de carnes e peixes para além de peças de vestuário e de uma variedade de outros produtos. Com o crescimento da vila este edifício já não comportava todos esses usos e foi necessária a criação de um mercado de carne e peixes em separado que foi localizado à saída Oeste que dá acesso à vila piscatória das Palmeiras. Essa desarticulação do mercado de frutas e legumes com o mercado de carnes e peixe persiste incómoda para o usuário. A utilização do mercado de frutas e legumes para actividades de feira permanente resultou incompatível por perigar a hiegiene. Novamente criou-se um novo recinto enclausurado e desarticulado das áreas de maior fluxo da cidade localizado bastante a Norte da zona de Fund’Alvarina para albergar as actividades de feira.

Actualmente as estruturas de mercado diário existentes encontram-se subdimensionadas e desadequadas às demandas da nova cidade que se avizinha.

Resolver os problemas do mercado diário e da feira recuperando a sua condição iminente urbana para suprir as necessidades emergentes tornou-se a questão central do projecto proposto.

O novo mercado diário será talvez o mais importante edifício do Projecto Urbano para a entrada da cidade dos Espargos por conformar o elemento formal e programático de articulação da ensanche com o Núcleo de Identificação Histórica, zona consolidada da cidade.

Enquanto as grandes superfícies comerciais são geralmente implantadas na periferia da cidade como edifícios autistas e dependentes do acesso automóvel a noção de mercado diário persiste como a sua antítese. Este, constituindo-se um equipamento de proximidade depende da sua clara inserção nas vias de fluxo interno da cidade para o seu eficaz funcionamento. Os acessos fáceis e circulações fluidas tornam-se cruciais no desenho deste programa.



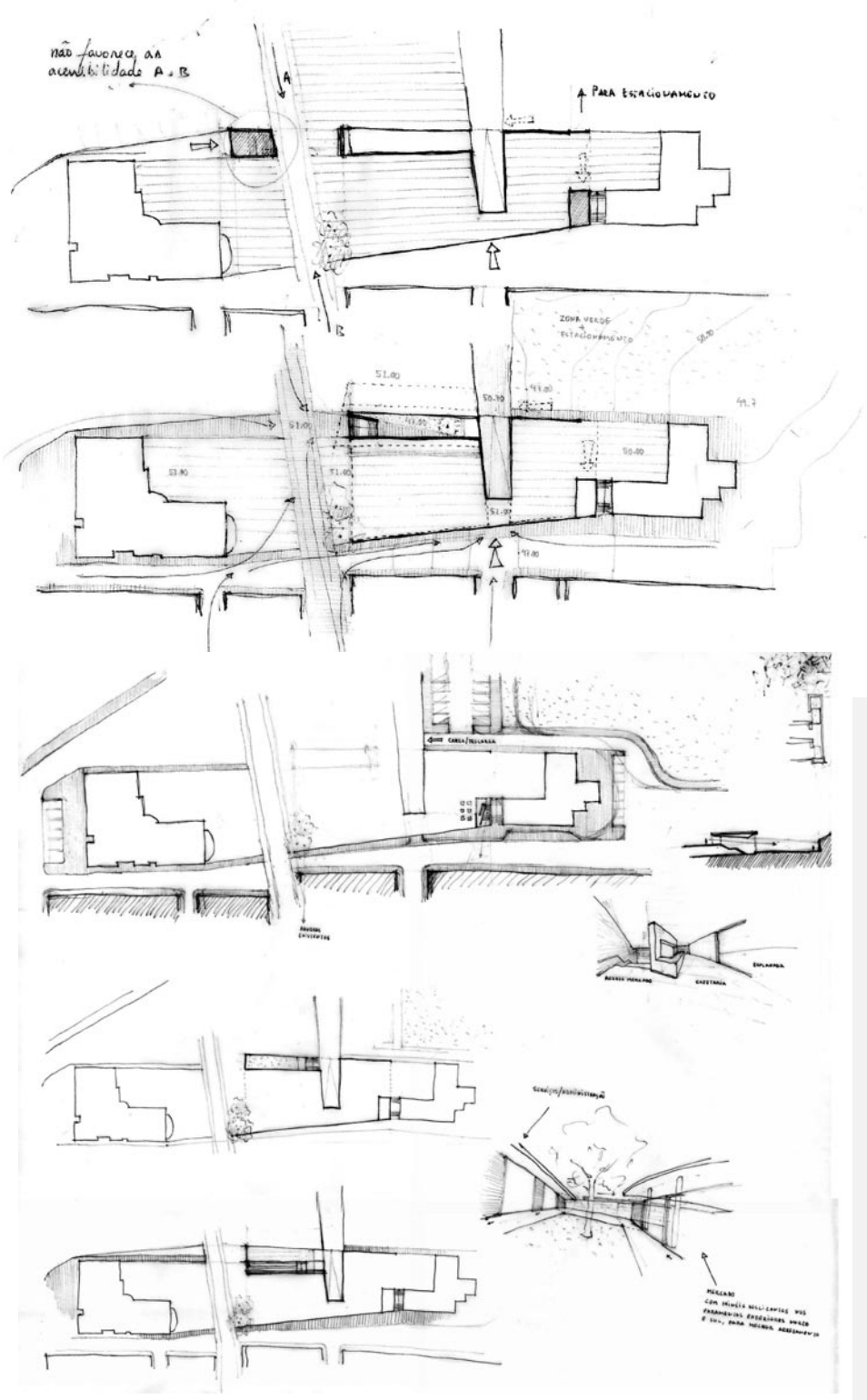
A localização escolhida pareceu-nos a ideal para pôr em consonância os conceitos sobre o mercado diário e sua integração na urbe.

Sendo o principal elemento de articulação da ensanche com a cidade consolidada a forma do edifício teria que encetar o diálogo claro do novo com o existente. Seria esse diálogo estabelecido por choques formais, por negação, por rompimento da escala existente ou de modo sereno foi uma questão incontornável no decorrer do processo.

Reconhecidas as virtualidades da antiga frente urbana da vila ainda formada por um conjunto de casas tradicionais decidimos que esta devia participar da composição do mercado diário e por conseguinte da própria ensanche. Esboçamos implantações sempre relacionadas com a continuação formal da Avenida do Acampamento que estabelece a ligação física do parque urbano com o Núcleo de Identificação Histórica. Num primeiro momento desenhamos o mercado como um edifício linear que lançava o percurso do parque e ascendia em espiral definindo uma praça que resolvia o programa. Intentávamos o edifício que fosse ao mesmo tempo percurso e praça para marcar o sítio do comércio. Esse edifício percurso punha em diálogo longitudinal o parque urbano e a cidade mas falhava em permitir que os edifícios da Câmara Municipal do Sal e da Biblioteca Municipal participassem do projecto.

É a busca de um diálogo global do novo com o existente e do desenho de um edifício que incorpore os conceitos de mercado diário e sua condição eminentemente urbana que conduz à proposta presente nos desenhos rigorosos finais.

Atento às características climáticas e exemplos de mercados diários funcionais nas outras ilhas pretendemos um mercado diário que é essencialmente um espaço sombreado e arejado.



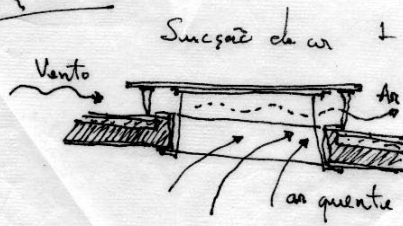
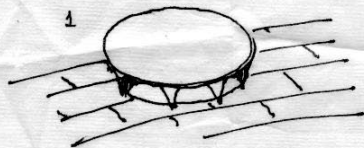
A diferença de cota de cerca de quatro metros e meio do nível do parque para a rua que dá acesso á zona de Fund'Alvarina possibilita uma estratégia de composição formal que delinea os conceitos e resolve os aspectos urbanos supracitados. Esboçamos em corte um gesto curvo que parte da cota de acesso ao edifício da Câmara Municipal do Sal e se assenta na cota de acesso ao edifício da Biblioteca Municipal do Sal. Do gesto surge uma cobertura em betão armado geradora de um espaço inferior habitado. Nasce uma sombra urbana ocupada pelo programa do mercado diário.

A cobertura à cota dos edifícios públicos adjacentes cria uma praça que os coloca física e visualmente em diálogo e permite que a frente antiga da cidade participe dos limites formais do parque urbano. A Avenida do Acampamento rasga o edifício assimetricamente gerando dois espaços em consonância do mercado de frutas/legumes e do mercado de carnes/peixes. Neste percurso funcionará quinzenalmente a feira estendendo-se do parque à zona de Fund'Alvarina reintegrando os três programas de mercado anteriormente dissociados.

O importante atravessamento formal do edifício do mercado pelo percurso principal do parque embora gerador de dois espaços distintos não destrói o carácter unitário do edifício que é mantido pela continuidade formal da cobertura de expressão tanto no interior como no seu alçado Norte de confrontação com o Núcleo de Identificação Histórica.

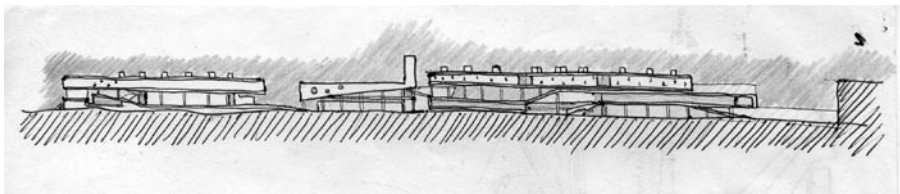
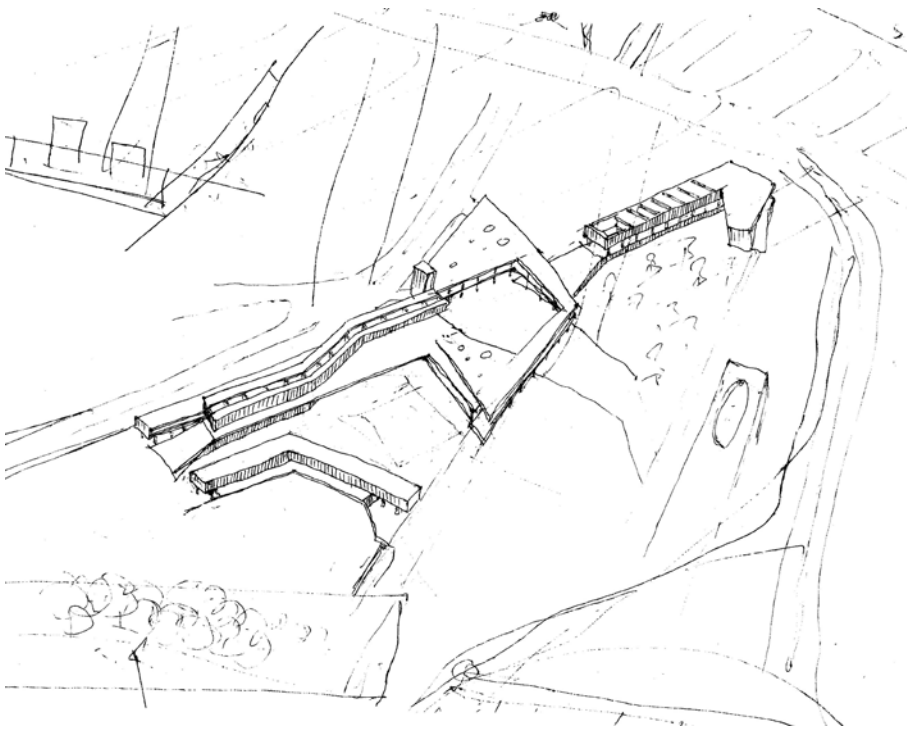
Argumentava que o edifício é uma sombra urbana habitada. Acrescenta-se que o edifício é uma sombra fortemente arejada pelos ventos dominantes que varrem-no na transversal primando pelo conforto climático do espaço.

Construtivamente a laje de betão armado assenta em pilares dispostos no interior do espaço soltando os alçados exteriores formados por fileiras verticais de bambu estrutural. A utilização do bambu confere expressividade às fachadas e permite a eficaz ventilação cruzada no espaço interior do mercado.



A divisão assimétrica que o momento de atravessamento provoca no edifício permite a afectação do espaço maior ao programa do mercado de frutas e legumes e o menor ao mercado de carnes e peixes. A Sul introduz-se um pátio de acesso e iluminação da zona administrativa enterrada e cuja cobertura jardim enceta o parque urbano. A carga e descarga faz-se pela rua secundária que contorna o mercado e dá acesso ao grande parque de estacionamento linear disposto ao longo da total extensão do parque urbano. Criam-se acessos cruzados ao mercado visando a sua integração fluida nas artérias da cidade. A nível da praça criada na cobertura ondulada propõe-se uma cafetaria que completa o programa do mercado e faz a transição formal da escala da Biblioteca Municipal para o edifício proposto.

O projecto do mercado diário perfaz a ensanche proposta no intento de conseguir a continuidade física e simbólica do Núcleo de Identificação Histórica já consolidado com a nova zona de expansão da urbe, propondo espaços que se quer lugares para a expressão da identidade e, por essa via, para a afirmação e prática da cidadania, por uma integração plena e participada dos indivíduos, sozinhos ou em colectivo na sociedade.



CONCLUSÃO

Longe das ambições de *Prometeu*, não procuramos modificar o destino de uma cidade inteira. Exactamente porque na velocidade radica o pensamento moderno e contemporâneo é difícil alcançar um ponto estável e fixar uma condição de partida. Nesta constante mutação da realidade é difícil pensar a cidade.

Propomos um ensaio urbano baseado na premissa que “a cidade é a rua o lugar dos encontros” por esta incorporar o sentido de apropriação dos espaços públicos em Cabo Verde. Esboçamos um conceito de projecto urbano não fechado capaz de resistir à complexidade e consequências das mudanças de uma cidade em desenvolvimento acelerado e que permite o inesperado como elo de ligação com as incertezas do futuro.

Das memórias da vila porto, ou melhor da vila aeroporto catalisador das constantes miscigenações e experimentações que têm vindo a definir e a moldar a cultura local e do país, propomos o reentrar a cidade dos Espargos atentos às transformações dentro de uma dinâmica social que torna uma expressão arquitectónica mais aliciante do que uma outra.

São as aspirações de um povo que provocam novas formas de se estar na vida e de se vivenciar o espaço público e privado. A arquitectura que quer valorizar e expressar a cultura de um povo precisa estar consciente dos sonhos, medos e frustrações desse mesmo povo.

Referências Bibliográficas

- BENEVOLO, Leonardo - **Historia da arquitectura moderna**. 7ªed. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1996. 1171 p. ISBN 8425216419.
- CABO VERDE. Câmara Municipal do SAL - **Plano municipal de desenvolvimento: diagnóstico e perspectiva**. Espargos : CMS, 1998. 72 p.
- CABO VERDE. Câmara Municipal do SAL - **Plano municipal de desenvolvimento: programas**. Espargos : CMS, 1998. 37 p.
- CARNEIRO, Alberto - **Desenho projecto de desenho**. Lisboa : I.A.C/D.L, 2002. 303 p. ISBN 972-8560-249.
- SILVA, António Correia e - **Espaços urbanos de Cabo Verde: o tempo das cidades-Porto**. Lisboa : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998. 65 p. ISBN 9728325649.
- DOMINGUES, Ângela; SILVA, António Correia; SILVA, António Leão Correia e - **História geral de Cabo Verde**. 2ªed. Lisboa : Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical; Praia : Instituto Nacional de Investigação Cultural de Cabo Verde, 2001-2002. ISBN 9726728940.
- FRAMPTON, Kenneth - **Historia crítica da arquitectura moderna**. São Paulo : Martins Fontes, 1997. 470 p. ISBN 85-336-0750-4.
- FREITAS, Maria Henriques – **A construção social do lugar**. Coimbra : [s. n.], 2006. 173 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura.
- HOLL, Steven - **Entrelazamientos: Steven Holl obras y proyectos**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1997. 175 p. ISBN 8425217113.
- CABO VERDE. INE - Instituto Nacional de Estatísticas – **Censos 2000**. Praia : INE, 2000. 95 p.
- JACOBS, Jane - **The death and life of great american cities**. London : Penguin Books in Association with Jonathan Cape, 1994. 474 p. ISBN 01401179488.
- OMA, Office for Metropolitan Architecture - **S, m, l, xl: small, medium, large, extra-large**. Rotterdam : 010 Publishers, 1995. 1344 p. ISBN 9064502102.

LOPES, Leão - **Manual básico de construção: guia ilustrado para a construção de habitação**. Praia : ED. Ministério das Infraestruturas e Habitação, 2001. 417 p.

MAGNET, Myron - **Paradigma urbano: as cidades do novo milénio**. Lisboa : Quetzal editores, 2001. 523 p. ISBN 9725645073.

MONEO, Rafael - **Inquietud teórica y estrategia proyectual: en la obra de ocho arquitectos contemporâneos**. Barcelona : Actar, 2004. 404 p. ISBN 8495951681.

MOREIRA, Cristiano - **Reflexões sobre o Método**. 2ªed. Porto : FAUP, 1994. 78 p. ISBN 9729483035.

MORIM, Edgar - **Amor poesia sabedoria**. Lisboa : Instituto Piaget, 1999. 81 p. ISBN 9727711634.

RELPH, Edward – **A paisagem urbana moderna**. Lisboa : Edições 70, 2002. 245 p. ISBN 9724408132.

SALGUEIRO, Nuno – **Portas urbanas: uma leitura evolutiva da cidade a partir dos seus limites espaciais** Coimbra : [s. n.], 2001. 137 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura.

VALENTE, Pedro Frazão – **Hybrid: o híbrido da cidade histórica à cidade emergente**. Coimbra : [s. n.] 2004. 117 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura.

VIEIRA, Joaquim - **O desenho e o projecto são o mesmo?**. Porto : FAUP, 1995. 148 p. ISBN 9729483132.

ZUMTHOR, Peter - **Pensar a arquitectura**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2005. 65 p. ISBN: 978-84-252-2332-7 24.

Revistas e sites

“EL Croquis”. Madrid. 1998-2002, vol. 108. ISSN 0212-5683.

“ECDJ: em cima do joelho”. Coimbra. 2007, vol. 10. ISSN 0874-6168.

Urbanidades [Em linha]. [Consult. Março 2009] Disponível em

WWW: <URL: <http://urbanidades.arq.br/2007/09/jane-jacobs-parques-de-bairro/>>

Ponto Urbe [Em linha]. [Consult. Maio 2009] Disponível em

WWW: <URL: <http://www.n-a-u.org/pontourbe03/didihelene.html>>

Vitruvius [Em linha]. [Consult. Maio 2009] Disponível em

WWW: <URL: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp166.asp>>