

ESPAÇO-ENTRE

LEITURA DE UM PROJECTO URBANO PARA O BAIRRO DA COVA DA MOURA



Dóris Moreira Pereira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Departamento de Arquitectura da FCT-UC

Sob a orientação do Professor Doutor António Lousa



ESPAÇO-ENTRE

LEITURA DE UM PROJECTO URBANO PARA O BAIRRO DA COVA DA MOURA

“ A cultura de urbanizar “com rede” sempre resultou mais urbana do que a de urbanizar “com zonas”... a primeira via, mais antiga, privilegiava a continuidade e os espaçamentos; enquanto a segunda, a mais moderna, privilegiou os bairros, os polígonos, as urbanizações (...) sem dar significado e coerência aos espaços-entre, aos intervalos residuais.”

Nuno Portas - Posfácio, 2006¹

¹ PORTAS, Nuno - A cidade como arquitectura. p. 211.

AGRADECIMENTOS

*À Maria, ao José, ao Cláudio e à Rute...
por tudo aquilo que são e sempre serão.*

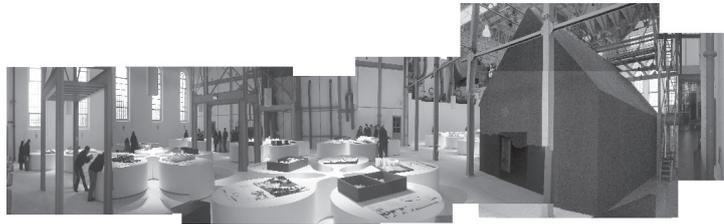
Ao meu orientador, Prof. António Lousa, por toda a simpatia e motivação.

Aos meus amigos, aqueles que comigo construíram momentos deliciosos.

Ao pessoal de Projecto V, pela incansável companhia, pelo agradável ambiente de trabalho e, principalmente, por todos os instantes de descompressão.

E, por fim, um afectuoso agradecimento ao dArq... que se revelou um lugar fascinante para aprender sobre a Arquitectura.

ÍNDICE	
INTRODUÇÃO	09
I. HISTÓRIA RECENTE DA EXPANSÃO DE LISBOA	16
DA CENTRALIZAÇÃO URBANA À EXTERIORIZAÇÃO METROPOLITANA	
CIDADE PERIFÉRICA . AMADORA	
II. (RE)VISÃO CRÍTICA DO ESPAÇO METROPOLITANO DA AMADORA	41
III. A LIÇÃO DO ESPAÇO-ENTRE	71
LEITURA DE UM PROJECTO URBANO PARA O BAIRRO DA COVA DA MOURA	
PROJECTO: ESTAÇÃO E HOTEL EM BENFICA	
ESPAÇO-ENTRE: ESPAÇO DE NEGAÇÃO . ESPAÇO DE RELAÇÃO	
IV. ESPAÇO DE CRÍTICA	135
CRÍTICA E PROBLEMÁTICAS DE PROJECTO	
CONCLUSÃO . UMA ESPÉCIE DE SÍNTESE	145
BIBLIOGRAGIA	153
FONTE DE IMAGENS	159
ANEXOS	165



01.



02.



03.

01. Exposição Concurso Universidades: Cova da Moura - Museu da Electricidade em Lisboa, janeiro 2011.

02. Sala de Projecto V - dArq, junho 2010.

03. Momento de avaliação na Cadeira de Projecto V - dArq.

INTRODUÇÃO

O projecto Cova da Moura representa um momento muito importante na Trienal de Arquitectura 2010. *“O seu pressuposto é claro e directo: representa a importância reconhecida à componente ética, comunitária e social da arquitectura, à sua capacidade transformadora das condições de vida e à importância do contacto com a realidade na formação dos arquitectos. Foi neste contexto que se lançou o repto às escolas de arquitectura e de arquitectura paisagista para trabalharem, no âmbito do seu plano formativo, respostas para uma pergunta: como é possível a arquitectura contribuir para melhorar, em concreto, as condições de vida das pessoas deste bairro?”*¹

No âmbito do *Concurso Universidades: Cova da Moura*, um desafio lançado pela segunda edição da Trienal de Arquitectura de Lisboa (em 2010), colocou-se a oportunidade de gerar um conjunto de reflexões, discussões e interrogações acerca do Bairro da Cova da Moura. O concurso teve por objectivo a envolvência da comunidade académica com as especificidades daquele espaço de cidade. A “Kova”, fruto de um percurso atípico, reporta-se na discussão das suas especificidades sociais e culturais, por questões de âmbito legal e administrativo e, ainda, por uma génese histórica muito peculiar. Essas especificidades são o mote para a discussão de ideias e conceitos de forma a melhorar as condições fiscais e sociais do bairro. Contudo, e como tema de trabalho desenvolvido em âmbito académico (na cadeira de Projecto V), o concurso foi encarado pela possibilidade para se discutir algo mais abrangente, a cidade. A Amadora torna-se, então, palco de discussão. Já não nos referiríamos somente à escala do bairro mas seria, sim, oportuno rever aquele espaço territorial alargado, a sua história, os seus problemas e potencialidades (contudo sempre em relação à realidade presente na “Kova”, pois esta era o ponto essencial a concurso). Do conjunto de especificidades presentes naquele bairro constituiu-se um discurso e uma forma de agir sobre o espaço da cidade da Amadora.

Partindo do estudo de um Projecto Urbano para a Cova da Moura, esta exposição tem por objectivo retirar a lição implícita que esteve na sua base. E essa lição pretende dar corpo a um ensaio expositivo que se destina ao estudo da cidade. Sendo assim, a presente leitura tem por base quatro pontos essenciais.

Num primeiro ponto, de modo a perceber os valores matriciais desta cidade periférica, analisam-se os mais importantes momentos de crescimento e renovação urbana da Lisboa moderna. Procura-se, aqui, perceber aquela exteriorização metropolitana, um território que parte de uma cidade centralizadora para um espaço imenso (metropolitano), que deu, depois, origem a cidades periféricas – aquelas que compõem, hoje, a Grande Lisboa.

Num segundo momento, sendo a Amadora uma dessas cidades periféricas, o

¹ SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 35

objectivo será defini-la pela revisão do seu espaço físico e social; pela asfixia que os canais circulatórios de escala territorial têm provocado, pelo abusivo alastramento do seu parque residencial (formal e informal), pelas constantes vagas de populações atraídas à cidade de Lisboa e depois enviadas para os seus arredores ou, ainda, pelo tempo veloz que a Revolução de Abril ou a adesão à Europa (entre outros) trouxeram à metrópole.

Depois, e em terceiro lugar, partindo da leitura de um projecto urbano para a Cova da Moura, olhamos para as consequências dos constrangimentos desse tempo de crescimento veloz da cidade.

Intervir na Cova da Moura é perceber as suas debilidades e problemas mas é, também, perceber os seus valores e pontos positivos. É afinal, intervir como em qualquer outro lugar. É olhar para uma realidade, extrair o que ela tem de bom e minimizar o que a constringe. Esse constrangimento está presente nos espaços de negação de uma periferia que cresceu sobre blocos de cimento ou extractos de lata e tijolo e que aprendeu a viver para dentro. Este resulta da negação do espaço-entre os espaços “habitados,” encontra-se no corte das relações físicas, da permeabilidade, da continuidade e da amizade com o ambiente construído. Depois, reflecte-se nas pessoas, na sua exclusão, repressão e segregação.

Contudo, é necessário ir, ver, visitar e depois perceber, que alguns destes retalhos de cidade têm afinal, no seu interior, pontos de verdadeira vivência urbana e conseguem significar os seus espaços físicos e sociais e neles criar laços. O esforço será de com eles aprender a reatar os laços dessa periferia que vive sobre as peças de um “puzzle desconstruído”. A observação das arquitecturas espontâneas pode tornar-se um meio de interpretação da relações e vínculos estabelecidos em espaços mais informais e autênticos.

Perante o modo de fazer espaço habitado e significado daquele case-study, pretende-se depois fazer o cruzamento com as ideias de um *corpus disciplinar* mais abrangente em relação ao estudo da *Arquitectura* e da *Cidade*. Lançando pontes de interpretação através dos estudos de do Aldo Rossi ou Nuno Portas, Carlo Aymonino ou Anthony Vidler, de Gordon Cullen ou Kevin Lynch, ou, ainda, Colin Rowe e Fred Koetter será possível fundamentar um discurso mais rico em relação ao espaço-cidade.

Pretende-se, através das suas leituras, ler o espaço urbano perante uma visão mais científica e metodológica de forma a perceber a sua unidade e estrutura; por uma leitura mais sensorial no intuito de entender a emotividade que as características dos espaços físicos transportam consigo ou, ainda, por fim perceber a cidade pelas suas dinâmicas de acumulação espacial, física e humana numa espécie de leitura pluralista. As analogias conceptuais têm, assim, como objectivo perceber a *forma* e o *conteúdo* deste território, das relações entre a morfologia urbana e a tipologia arquitectónica, pretendem clarificar os *princípios da estrutura* em Cidade, os seus *pontos marcantes*, as suas *qualidades estéticas* e *emotivas* ou, ainda, os diferentes *espaços* que compõem esta engrenagem desarticulada. Entender, no fundo, como é que “as

partes” da cidade podem interagir ou gerar significados que vão além das relações de ruptura daquele território, do seu distanciamento e fecho.

Num último ponto será fundamental rever o que ficou daquele projecto urbano e sintetizar a lição implícita que esteve na sua base. Perceber o que ficou da transformação de um espaço de negação, quais foram as consequências da reorganização daquele rápido crescimento urbano ou se a resposta gerada em âmbito académico resulta na formulação de um corpo de ideias significativas para o estudo do processo urbano.

A intenção é, no fim, perceber um espaço residual, as coalescências e os espaçamentos que o alargamento do “território-cidade” provocou e, na sua transformação, entender as suas potencialidades como espaço significado, com forma e sentido - o espaço público como ordenador do corpo urbano e da vida.

Como estudante de arquitectura a questão é, assim, central.

Constituirá o conjunto de ensinamentos de uma intervenção urbana para o espaço metropolitano da Amadora uma “ferramenta-modelo” para o projecto suburbano? Ou, de uma forma mais abrangente, o que é que se poderá retirar daquela forma de organizar o território para o entendimento das periferias da cidade?

O importante será compreender a lição que se retira, afinal, do cruzamento entre a *prática do Projecto Urbano* e alguns dos *posicionamentos da Teoria da Arquitectura sobre a Cidade* ou, ainda, que *significado* gerará o espaço que foi objecto de intervenção e como é que este pode ser entendido já fora do enquadramento daquele case-study.

CAPÍTULO I.

HISTÓRIA RECENTE DA EXPANSÃO DE LISBOA

DA CENTRALIZAÇÃO URBANA À EXTERIORIZAÇÃO METROPOLITANA

“Se quisermos lançar novos alicerces para a vida urbana, cumpre-nos compreender a natureza histórica da cidade e distinguir, entre as suas funções originais, aquelas que dela emergiam e aquelas que podem ser ainda invocadas.”

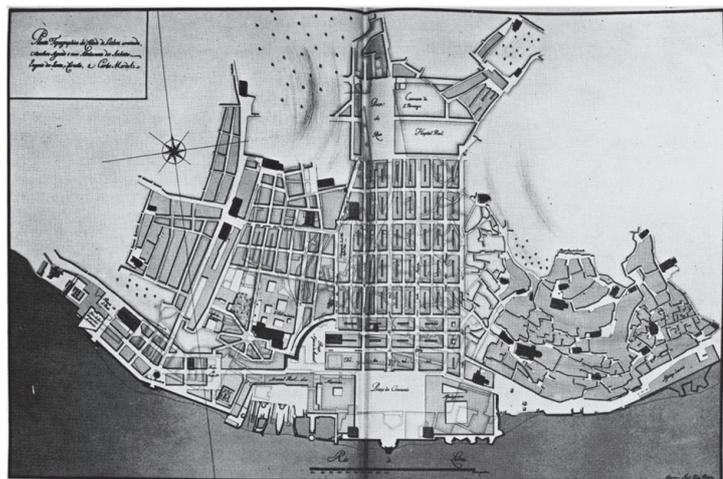
Lewis Mumford, 1998²

O entendimento da actual imagem da periferia da cidade de Lisboa está estreitamente ligado à compreensão das suas transformações; de condições sociais, culturais, económicas, políticas e físicas da sua expansão urbana, do seu centro originário e da história da (re)invenção da cidade capital na procura de uma Lisboa moderna.

A cidade de Lisboa desenvolveu-se, ao longo do tempo, de um centro aglutinador, muito ligado à história do Tejo e do Atlântico, para uma extensa periferia acidentalmente construída sobre processos de mudança territoriais distintos e constitutivos da sua actual representação. “Numa perspectiva macro, de ciclo temporal longo, quatro momentos da história urbana de Lisboa parecem demarcar, com acentuada relevância, uma radical mudança nos respectivos processos sociais e espaciais daquele território.”³ Esses momentos cristalizam operações no tecido urbano e (re)direccionaram linhas de pensamento e acção naquilo que seria, não só o espaço central da cidade, mas também, o seu crescimento, ou ainda, a capacidade desta em se representar

² MUMFORD, Lewis - A Cidade na História. p. 9

³ FERREIRA, Vítor Matias - O Fascínio da Cidade: Memória e Projecto da Urbanidade. p. 278



04. A primeira Planta de Lisboa conhecida. João Nunes Tinoco (1650). Reprodução do séc. XIX.

05. Planta de Lisboa proposta por Eugénio dos Santos em 1756, e completada por Carlos Mardel.

como palco de toda uma nação.

O momento matricial da formação histórica e urbana de uma *Lisboa Moderna* deve-se ao processo de *Reconstrução da Baixa Pombalina*, após o Terramoto de 1 de Novembro de 1755.

Numa inscrição urbana de génese iluminista, Marquês de Pombal, ao encargo do rei D. José I, lança para a baixa da cidade uma malha de *modelo cartesiano*, muito regrada entre o traçado do quarteirão higienista e o desenho da praça como aglutinador social.⁴ A disciplina do desenho impunha para a cidade uma preocupação com o novo ser urbano, à época. As premissas que formulavam este novo sentimento prendem-se, não só com a *renovação dos módulos espaciais de vivência urbana*, mas sobretudo com uma forte preocupação em relação à saúde, ao ar e à luz, como novos valores do lugar público, “uma cidade onde luz era liberalizada, e onde a escuridão das arcarias antigas era varrida pelas longas perspectivas abertas (...)”⁵ Numa aliança entre os procurados valores de uma nova sociedade e as possibilidades do novo desenho para a Baixa, nascem os princípios da intervenção pombalina.

O plano, com todo o seu rigor, soube respeitar os *espaços comuns consolidados - a Praça* – reconfigurando-a e caracterizando-a, perante um novo contexto social. Um sistema regrado, entre duas praças regulares, opostas e simbólicas - a do Comércio como a praça real e a do Rossio como o lugar do povo - no meio, uma malha construída, de ritmo variável, relativo ao traçado urbano de integração das tramas mais antigas e fundacionais, aquelas que resistiram ao terramoto, edifica-se o traço da geometria à escala urbana.

Materializa-se o desenho numa organização de elementos de *composição formal - o quarteirão* -, de uma hierarquia de ruas visível nas dimensões, na riqueza das fachadas ou ainda no carácter funcional do piso térreo, a modelação aparente das fachadas e a sua ornamentação, ou além do Rossio, o “*Passeio Público*”. Numa alameda de quase trezentos metros, esse espaço condicionado do jardim oferecia à burguesia da cidade um lugar liberto daquela racionalidade do plano, numa espécie de aproximação à natureza e anúncio ao romantismo.⁶ O jardim materializou, a norte, o remate do plano do Marquês, representando o espaço do social em harmonia com o espaço natural e bucólico, quase por descobrir. “O espaço, e os seus espaços, era um valor consciente das “nações mais iluminadas do mundo político” em que Portugal se inseria, ou queria inserir-se.”^{7w}

Esta operação de renovação, como refere Nuno Portas, “constitui um legado à cultura urbanística e arquitectónica”, pois conseguiu “definir as alternativas de traça-

⁴ O estudo do novo modelo para a Baixa é resultado dos trabalhos realizados na Casa do Risco, uma espécie de instituição física entre escola e estaleiro, que funcionou como local de ensaio para a reconstrução de Lisboa. Este processo foi protagonizado por Eugénio dos Santos, o autor da proposta de reconstrução aprovada e, ainda, por Manuel da Maia, supervisor da Casa do Risco e engenheiro-mor do reino.

⁵ FRANÇA, José augusto - *A Reconstrução de Lisboa e a Arquitectura Pombalina*. p. 62

⁶ *Ibidem*, p. 37

⁷ *Ibidem*, p. 62



06.

06. Planta de Lisboa no século XIX com indicação de urbanizações projectadas até 1911.

dos possíveis e escolher a mais racional”. Naquela cirurgia, o Marquês percebeu que esta “não iria adiante sem que um acto legislativo sobre os direitos de propriedade anterior que os transformasse como que um “título de indemnização” a realizar em espécie de futura construção”.⁸ De facto, segundo Augusto França, aquele alvará de 12 de Maio de 1758 tornou-se uma peça fundamental de todo o processo, em que cada propriedade é geometricamente configurada num sistema de redefinição do arruamento, num compromisso entre o edificado e o espaço comum, porque “entender a cidade como um todo foi a razão de ser do fenómeno sociocultural pombalino”⁹.

Voltando ainda ao discurso de Nuno Portas, a importância da relação entre os homens da ideia do plano com os que arquitectaram os edifícios foi também fundamental numa simbiose depurada entre o racionalismo da engenharia militar e a formação artística barroca. O plano de reconstrução da baixa de Lisboa tem-se, assim, como um projecto comum de um grande rigor e economia de meios. Este modelo acaba não só por fixar um importante marco na história do urbanismo português, mas também, por caracterizar aquela praça junto ao Tejo, o “*Terreiro do Paço*”, como paradigmática da centralização da capital do reino, assim como, palco central da política e economia do regime pombalino, de carácter polarizador, simbólico e representativo. A praça real era, deste modo, encarada como uma componente central e motora daquele plano, representado as grandes reformas e transformações sociais pombalinas. “Um tal modelo irá configurar uma matriz de ordenamento do território no processo de expansão da cidade por um longo período de mais de cem anos, não deixando de condicionar, de algum modo, as transformações urbanas de Lisboa na segunda metade dos oitocentos.”¹⁰

Um segundo momento na expansão do núcleo urbano de Lisboa, é devido à ruptura com aquele mesmo plano, e surge, através do “ensanche burguês para o hinterland, proposto desde as últimas décadas do século XIX pelo engenheiro municipal Ressano Garcia e começado a edificar nas primeiras décadas de Novecentos.”¹¹ A cidade rompe aquela lógica de modelo centrípeta e, segundo um movimento reverso, volta as costas ao rio na procura de um desenvolvimento a norte, num processo que ficou designado como *Avenidas Novas*. Esta plataforma urbanística protagonizou a transição daquela matriz para um modelo de expansão centrífuga, resultado não só do confinar da cidade-ribeirinha pela da linha de frente do Tejo (de uma edificação pesada e compacta, de carácter industrial e armazenista) mas, também, por reconhecer a necessidade de libertação de um modo de urbanizar que parecia estar agora

⁸ PORTAS, Nuno - Tempo das Formas: a Cidade Feita e Refeita. p. 49

⁹ José Augusto França refere que “Obrigações e direitos dos proprietários, atendendo a várias situações especiais, de aforeamento ou enfiteuses, ali são determinados: cada proprietário receberá uma área de terreno igual à perdida, mas geometricamente configurada, com indemnização pelos espaços ocupados pelos novos arruamentos, e fica obrigado a construir no prazo de cinco anos após o termo de responsabilidade – ou, não podendo fazê-lo, deverá ceder o terreno, recebendo a indemnização respectiva.” FRANÇA, José Augusto - A Reconstrução de Lisboa e a Arquitectura Pombalina. p. 30

¹⁰ Boletim Lisboa Urbanismo nº 13, 2000.

¹¹ PORTAS, Nuno - Tempo das Formas: a Cidade Feita e Refeita. p. 53



07. Esquemas:

Lisboa, área abrangida pelo Plano das Avenidas Novas de Ressano Garcia em 1897, diagrama de sobreposição dos novos traçados ao sistema de percursos urbanos pré-existentes, segundo José Manuel Fernandes.

Lisboa, Planta da Cidade, Bairro de Campo de Ourique.

Lisboa, Planta da Cidade, Avenidas Novas.

Lisboa, Planta da Cidade, Bairro das Picoas.

Lisboa, Planta da Cidade, Bairros Barata Salgueiro e de Camões.

bloqueado.

A *expansão da cidade burguesa* deseja uma estrutura urbana mais flexível e procura nos princípios de Haussman¹² (correntes na Europa da época) uma base para o crescimento do novo tecido urbano das Avenidas.

Ressano Garcia, formado na Ecole Moderne de Ponts et Chaussées em Paris, parte do “Passeio Público” de fundação pombalina para o desejo de um aberto “boulevard parisiense” que, além do seu aformoseamento e implantação de um sítio civilizado de passeio, pudesse com maior eficiência representar o quadro social da época. É a Avenida da Liberdade, que se lança da cidade herdada para o projecto pragmático das Avenidas Novas. À imagem de Haussman, a cidade de Lisboa cresce (entre o Rossio e o Campo Grande) através de novos bairros residenciais, de uma maior articulação e dinâmica com o seu entorno. Para o rápido financiamento do projecto foi fundamental criar instrumentos legais de actuação, através da “lei de expropriação por zonas” que permitiu libertar não só os solos necessários à abertura de novas vias, mas também faixas laterais até 50 metros, destinados a loteamento para venda imediata, facultando os recursos financeiros ao empreendimento.”¹³

A Avenida é o ponto de partida na conquista do território a norte, onde eram comuns as quintas rurais, casas de veraneio ou agrícolas, e que agora se viam reconfiguradas num chamado *efeito esquadria*. Essa avenida, indo ao encontro do Parque da Liberdade, defronta-se no seu remate com a Rotunda do Marquês de Pombal – importante pólo distributivo daquele eixo fundamental da cidade, sobretudo a nordeste - através da Avenida Fontes Pereira de Melo, seguida da Praça de Saldanha e, da centralidade do projecto da Avenida Ressano Garcia (designada depois, por Avenida da República).

“Pretendia-se ultrapassar o teor acidentado dos anteriores rasgamentos, de modo a privilegiar a rápida circulação e o arejamento higiénico. Pretendia-se também facilitar a implantação civilizadora das infra-estruturas canalizadas, os esgotos, o gás, a água e, à superfície, os cabos ritmados da electricidade e já os carris do novo transporte público que acabava de se instalar na cidade. Para além da modernização infra-estrutural da cidade, aquele plano soube, não só, estabelecer uma continuidade simbólica com a Baixa, como, integrar alguns dos traçados pré-existentes de importância funcional na cidade.”¹⁴

¹² José Lamas atenta que a cidade de Ressano Garcia não procura substituir o casco antigo, tenta antes organizar uma expansão e, sobre esse ponto de vista, partindo da irradiação cultural da cidade das luzes (Paris), a “Influência Haussmaniana é sobretudo técnica e processual, já que a morfologia urbana combina com equilíbrio o traçado viário em estrela, a praça circular confluência avenidas, e uma quadricula regular, que muda de orientação e dimensão em cada bairro. Os grandes traçados seguem de facto a expressão barroca (...) mas o perfil e a forma das avenidas introduz modificações sensíveis em relação ao boulevard parisiense, ou à alameda arborizada: a arborização passa para as faixas centrais, formando passeios pedonais, melhor adaptados às condições locais e estrutura habitacional que ocupará as avenidas.” LAMAS, José - *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. p. 256

¹³ SILVA, Raquel Henriques *in* Lisboa: Conhecer, Pensar, Fazer Cidade. Lisboa: Câmara Municipal, p. 59.

¹⁴ Como expõe, Raquel Henriques da Silva, no texto *Planear a cidade Burguesa*, a plataforma urbanística sug-



08.

08. Plano Geral de Melhoramentos da Capital, 1903.

Nos Oitocentos, depois da reforma administrativa de 1885 e da morte de Fontes Pereira de Melo, os limites territoriais da cidade são alargados e a Câmara ganha poder legislativo, terrenos são expropriados por interesse público na realização de obras de melhoramentos municipais e, até ao final daquele século, a cidade cresce para fora das linhas constringentes da história da capital onde, cada vez mais, procura uma estruturação com as suas envolvências. A partir de 1881, surge a vontade do Plano Geral de Melhoramentos da Capital.

Este compreende uma preocupação pelos novos eixos de *estruturação viária* que conectam o município com as saídas da capital, depois ligados pela cintura de uma linha férrea, de articulação e ligação entre os lugares tangentes à cidade. Perante o obstáculo de um levantamento topográfico desactualizado, aquele plano propõe a fusão entre a visão do sistema verde do parque urbano, florestal, do jardim público e privado, dos alinhamentos arbóreos e confinantes às vias de circulação e às várias tipologias da vida urbana num sistema de reinterpretação constante dos valores de uma cidade nova e pré-industrial. Segundo planos de extensão reticular e funcionalista, este visiona o advento da “*velocidade terrestre*”, pelo aparecimento do comboio, do carro eléctrico, da aberta avenida e dos eixos de saída fluída da cidade em direcção à periferia.¹⁵

Com o virar do século, depois da crise do primeiro quartel (implantação da República, primeira grande guerra) e depois de instituído o regime autoritário do Estado Novo, Lisboa assiste ao crescimento de áreas residenciais especulativas, destinadas à classe média, num quadro liberto de instrumentos de ordenamento de cidade. Este processo desregrado é contido por Duarte Pacheco (Ministro das Obras Públicas e Presidente da Câmara) pela elaboração de um plano para a cidade a uma escala alargada e ainda pela tomada de consciência da necessidade de legislação sistemática e criação de organismos oficiais próprios para esse mesmo fim.

A figura de *Duarte Pacheco* protagoniza um terceiro momento de viragem na reprodução espacial da cidade de Lisboa pois configura nova *conjuntura político-urbanística*. A sua (re)estruturação urbana tem como base um conjunto de intervenções preponderantes ao nível do reordenamento do espaço concelhio e da estrutura fundi-

erida por Ressano Garcia apresenta uma “continuidade simbólica com a cidade baixa”, tanto na demarcação do eixo norte-sul afirmado pelo Marquês, em “detrimento do até então predominante eixo oriente-ocidente ao longo da linha expressiva do Tejo”, como ainda pela referência dos espaços centrais, através das praças, num entremeio entre a avenida e a rotunda “a nova Lisboa repetia a memória das grandes praças (...) dinamizando o espaço com uma figura repetida, de imediato legível.” Não só marcação urbana, pontuou os projectos das Avenidas, mas também a integração das vias pré-existentes, a antiga estrada da circunvalação como perpendicular à Avenida da República ou na integração das antiga estrada das Picoas na avenida Fontes Pereira de Melo. Lisboa: Conhecer, Pensar, Fazer Cidade. Lisboa: Câmara Municipal, p. 59.

¹⁵ José Lamas, acrescenta ainda que, embora considerando a “cidade das avenidas” como a transformação e evolução do modelo anterior (a de Pombal), a sua posterior evolução ficou nas mãos da iniciativa privada e, se a infraestrutura era pública, o espaço construído é feito por “edifícios (que) foram sendo demolidos e novos prédios cresceram para cima e para baixo, para trás e para cima, com ocupação individualizada máxima do lote e sem qualquer integração de conjunto ou contrapartida pública. O equilíbrio do tecido habitacional excessivamente terciarizado e a medíocre arquitectura, desenquadrada de lote para lote, completam o espectáculo da degradação. Das avenidas traçadas por Ressano Garcia ficou essencialmente o perímetro dos quarteirões, os traçados e arborização.” LAMAS, José - Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. p. 260

ária da cidade de Lisboa (presente no controlo do “*uso dos solos*”).

Numa directiva de origem autoritária, este processo figura-se num primeiro instante (até 1943) naquilo que poderíamos chamar hoje de “*municipalização do solo*”, e num segundo momento (até 1948) pela progressiva transição da propriedade como “*fundo de compra e venda*”. Foi através da criação de condições políticas e económicas bastante delineadas que, Duarte Pacheco, consegue criar meios para materializar desígnios tão importantes para a Cidade, quando não para todo o país.

Projectos de cariz moderno e panfletário como a Exposição do Mundo Português (cidade nova de Lisboa), o Plano de Urbanização da Costa do Sol, a realização de um parque para a cidade (Parque Florestal de Monsanto), entre um conjunto de infra-estruturas de ensino ou do sonho-realidade do Estádio Nacional, entre muitos outros, são realizados através das possibilidades geradas pela implementação de um quadro legislativo prévio e fundador da sua execução.

O suporte legal das obras construídas por Duarte Pacheco, enquanto ministro das obras públicas, baseou-se em medidas como a criação do comissariado do Desemprego ou, ainda, pela elaboração de decretos-lei que guiavam os processos de expropriação de propriedades.¹⁶

Numa articulação permanente entre o desígnio urbano e um suporte legal ajustado, o ministro irá desencadear um conjunto de acções urbanísticas que visam uma *reconfiguração social, urbana e “territorial”* daquele espaço alargado de cidade. Deste modo, é no ano de 1938, que a Câmara da cidade (através do presidente à época, Duarte Pacheco) decide contactar o arquitecto francês Étienne De Gröer que, em conjunto com os serviços técnicos da Câmara, principiou os trabalhos para a elaboração daquele plano.

Nos finais dos anos 40, o reordenamento do território concelhio fica assim delimitado no *Primeiro Plano Director de Urbanização de Lisboa* (aprovado em 1948), este estabelece as linhas gerais de desenvolvimento da cidade e ainda um conjunto de regulamentos referentes à execução de planos parciais.

O plano esquematiza a cidade numa espécie de relação centro-periferia, através de artérias radiais que ligam a urbe à envolvente e que geram as linhas de expansão da urbanização de Lisboa. A *estrutura radiocêntrica* gera-se a partir da conexão entre os caminhos radiais que derivam da capital e uma série de circulares, criando relações com os lugares mais distantes. Os objectivos deste ordenamento passam, não só, por uma extensa rede viária mas prendem-se, também, com a gestão das densidades populacionais decrescentes do centro para a periferia, ou ainda, a limitação da cidade

¹⁶ O Comissariado do Desemprego, criado a 30 de Setembro de 1932 pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, constituiu-se como um dos organismos que iriam subsidiar parte considerável do plano de actividades do ministério, onde cada cidadão activo contribuiria com 1% do seu rendimento. Estas verbas teriam dois fins: o financiamento parcial das obras públicas e o pagamento de mão-de-obra. O processo de expropriação de propriedades foi uma medida concedida pelo Diploma de 1938 (DEC. Lei 28197 de 1 de Junho) que permitiu ao ministro apropriar-se de bens privados em prol da cidade, conduzindo, assim, os processos de transmissão de propriedades perante os desígnios de uma Lisboa nova.

por áreas funcionais e de uso – *o zonamento*¹⁷.

“A sua aplicação, mercê da força e capacidade do poder político da época, foi relativamente sistemática e rápida, sendo de destacar os planos parciais do Restelo e sobretudo de Alvalade, por Faria da Costa (primeiro urbanista português), construídos desde 1948 ao longo da época de 50 – mostrando notável equilíbrio entre as concepções de zonamento celular (com as “unidades de vizinhança”) e a articulação com a “cidade dos quarteirões” existente, na área das avenidas de 1900.”¹⁸

O *zonamento funcional* da cidade, numa aproximação ao legado da Carta de Atenas, foi o principal instrumento do plano. Criar uma zona industrial a oriente, um aeroporto internacional a norte, ou a ocidente, o parque Florestal de Monsanto (grande zona verde da cidade, com cerca de 900 hac e que se pretendia contínua desde a Várzea de Loures até ao Tejo) são algumas das remissões deste modo de organizar cidade. Um certo “planeamento funcionalista” denuncia, a partir do umbilical eixo basililar norte-sul, uma visão urbana que exprime igualmente uma diferenciação social na cidade. Aliado à *renovação da imagem de Lisboa*; pela primeira iniciativa a ocidente, na requalificação da cidade nova de Belém; o carácter lúdico, na criação da moderna marginal atlântica que liga a Cascais, zona de veraneio da capital; ou a ocidente, onde plano propõe a zona industrial da cidade, numa aliança entre o Tejo e o porto, assumem-se lugares de distinta apropriação e usos, gerados pela criação de um *zoning* organizativo das funções urbanas mas, também, de uma certa segregação social. “O plano, inspirado numa tradição de urbanismo eclético, entre o desenho monumental académico e as teorias de “zonamento” da “cidade jardim” de raiz saxónica, dá à capital a dimensão, a rede viária e os equipamentos que ainda hoje a caracterizam.”¹⁹

Um quarto momento referenciável do crescimento de Lisboa regista-se, com maior expressão na segunda metade do século passado, através de uma expansão territorial e demográfica para além dos limites administrativos da cidade, num processo de intensa ocupação até aos anos 80 - os *Movimentos Sociais* -, no caso de Lisboa - *Movimentos Urbanos*.²⁰

Uma viragem conjuntural nos anos 60 dá sinais de mudanças sociais e territoriais, que se prolongam por mais de duas décadas, e acabam por dar “forma” à *cidade metropolitana*. Um conjunto de factores parece contribuir para esta explosão urbana, muitos de ordem económica e política, interna e externa.

¹⁷ O zonamento é a operação feita sobre um plano de cidade com o objectivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. Ele tem por base a descrição necessária entre as diversas actividades humanas, cada uma das quais reclama o seu espaço particular: locais de habitação, centros industriais ou comerciais, salas ou terrenos destinados ao lazer.

¹⁸ FERNANDES, José Manuel – *Arquitectura Portuguesa: uma Síntese*. p. 165

¹⁹ *Ibidem*, p. 166

²⁰ A segunda metade do século XX ficou marcada, em Portugal, pela intensidade dos movimentos migratórios – designados de movimentos sociais. Estes tiveram maior impacto em Lisboa – movimentos urbanos -, e em Évora - movimentos rurais.



10.



11.

10. - 11. Frames do documentário *A casa e a cidade - a cidade em debate*.

A crise económica, à escala mundial dos anos 70, provoca a inversão do forte impulso migratório além fronteiras que até aí se verificava, simultaneamente com o advento da liberdade pela Revolução de Abril, Portugal torna-se foco atractivo para o consecutivo regresso e Lisboa é o principal pólo de chegada neste retorno.

De facto, “a partir de 1974, o referido *refluxo migratório*, acabou por determinar uma situação demográfica um tanto ou quanto inédita no país, induzindo um relativo “excedente” populacional, oriundo por isso, daquele progressivo regresso de imigrantes, quer do retorno das antigas colónias portuguesas, quer mais recentemente de sucessivas vagas de novos migrantes (oriundos sobretudo da Europa de leste e do Brasil).”²¹

Matias Ferreira refere ainda, que na sua condição interna, como país de *condição atlântica*, e bipolarizado na duas mais importantes cidades (Lisboa e Porto), Portugal sofre um “profundo processo de êxodo rural e atracção urbana.” Numa circunstância ambígua entre as ideias de imigração – migração – desertificação, aqueles movimentos de atracção e repulsão acentuaram a referida bipolarização territorial e demográfica, consequentes de uma necessária reorganização sócio - produtiva e territorial.

Com a necessidade de estruturar um espaço urbano alargado, assiste-se a variados investimentos no sistema viário, em infra-estruturas de transporte e comunicação, num conjunto de equipamentos e intervenções territoriais, sempre executados numa escala regional ou mesmo nacional.

As diversas acções territoriais passaram, não só por intervenções ao nível territorial, mas preocuparam-se também com o *problema da habitação*, é neste âmbito que surge o *programa SAAL*, numa aposta política lançada em 1974 pela então criada *Secretaria de Estado da Habitação e Urbanismo*. Num contexto revolucionário, os projectos pretendiam, através de um certo experimentalismo urbano, reestruturar os bairros sociais e urbanisticamente degradados de várias cidades do país, no alcance da tão desejada inovação urbana.

Vivia-se um período de *crescimento urbano* generalizado, apareciam na cintura de Lisboa os primeiros *bairros de construção informal*, com maior expressão a norte e sul de Lisboa, a construção ilegal proliferava como resultado de um sistemático parcelamento de zonas rurais.²²

²¹ FERREIRA, Vítor Matias - O Fascínio da Cidade: Memória e Projecto da Urbanidade. p. 319

²² O crescimento descontrolado das periferias urbanas é um processo desencadeado pela figura do *loteamento urbano* (através da promulgação do Decreto-lei n.º 46673 de 29 de Novembro de 1965), este figura a oportunidade para o parcelamento de terrenos por urbanizar. O mesmo é referido, no artigo nº 1, como “a operação ou o resultado da operação que tenho por objecto ou tenha tido por efeito a divisão em lotes de um ou vários prédios fundiários, situados em zonas urbanas ou rurais, para venda ou locação simultânea ou sucessiva, e destinados à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais.” Como descreve o decreto, este “concede às autoridades administrativas responsáveis os meios legais que as habilitem a exercer eficiente intervenção nas operações de loteamento urbano”, contudo, apresentou indefinições que permitiam aos proprietários de solos rurais, agrícolas e florestais beneficiarem do mesmo direito de loteamento e urbanização dos seus terrenos. (Diário do Governo 1ª série, nº 271 de 29-11-1965. p. 1560)

“Arquitecturas clandestinas, na cintura de Lisboa resultantes da consolidação de antigas tendas e barracas, em concelhos limítrofes da cidade, como a Brandoa, a Damaia, Carnide, Pontinha, Ameixoeira, Camarate, ao longo de antigas estradas militares, perto de linhas de caminho de ferro, à beira de vias rápidas, nos espaços e franjas deixadas livres pela cidade, que a pouco e pouco, têm vindo a crescer noutra escala, expulsando para cada vez mais longe dos centros os diversos proletários urbanos.”²³

Numa condição resultante da ambígua atracção à cidade, o primeiro momento é reconhecível pela primazia ao *pólo-cidade*, inevitavelmente, logo a seguir, verifica-se uma *segmentação social*, e consecutivamente urbana, demarcada através da repulsão das populações mais frágeis para o *pólo-território*, segundo um *duplo direccionamento territorial*.

As consequências da ocupação difusa do território, e de algumas indefinições funcionais daquele agente de loteamento urbano de 1965, solicitam, para o plano de acção no (re)equilíbrio territorial daquelas realidades emergentes, a procura de diferentes instrumentos de intervenção.

Instituída em 1979, a primeira lei das finanças locais faculta às autarquias o poder legal e, sobretudo, financeiro na organização e infra-estruturação de uma periferia informal. Até meados dos anos 80, o traço territorial mais significativo figura-se na gradual institucionalização e intervenção do poder local. Esta tomada de posse, pelas autarquias, teve benefícios algo ambíguos e contraditórios, se por um lado possibilitou a redescoberta de processos patrimoniais e identitários dos lugares, por outro também lhe ficou inerente, o perverso relacionamento entre a urbanização e o licenciamento da construção, fonte de financiamento mas também do *alargamento do parque habitacional*.²⁴

O uso capitalista da cidade acabou por alimentar uma polarização social e espacial - do centro da cidade para a sua periferia -, e vinha a constituir-se, desde a morte de Duarte Pacheco, como problema gerado pelo desfasamento do desconexo desenho de cidade, da “ânsia” da urbanização e a sua desregulamentação.

Como expõe Nuno Portas, a Cidade estava perante “um crescimento espontâneo que estende a mancha da cidade, para os arredores, à cata de terrenos, de valorização de terrenos, de loteamentos e “cidades satélite”, conquistadas sobre não menos reprovável mecanismos de barganha, complacência, pressões corrupção. Este é o habitat para o sector terciário – menor e para o operariado relativamente estabilizado: um subúrbio sem contornos nem silhueta socialmente legível – sem estrutura – ocupado por bocados de bairro dormitório sobrepovoados ou por autênticas cidades – dormitório, igualmente característicos pelo seu ambiente urbano, sórdido como o sistema que as gera e permite; um subúrbio reduzido a habitações reduzidas e aos

²³ DIAS, Manuel Graça - Ver Artes / Arquitectura: Arquitecturas sem Arquitectos. Rtp2, 1996. 1 Documentário.

²⁴ FERREIRA, Vítor Matias - O Fascínio da Cidade: Memória e Projecto da Urbanidade. p. 329

comércios estimulantes dos consumos incomparáveis; sem equipamentos escolares, sociais ou de recreio suficientes, e o que é mais grave, sem espaço para os vir a ter; localizados sem corresponder a um plano de transportes rápidos para os locais de trabalho e outros centros.”²⁵

Neste processo, os anos 80 demarcaram uma necessária conjuntura de regresso às diversas *figuras de planeamento territorial*²⁶ e, se até meados desta década o poder local detinha o traço territorial mais significativa, a partir daí, com a integração de Portugal na Comunidade Europeia, a consciência da dimensão territorial ganha maior importância no discurso técnico e científico, assim como na prática política. Em 1983, aparece a primeira figura inicial do plano – o *Plano de Ordenamento do Território* – instrumento de gestão necessário na compatibilização do planeamento intermunicipal. O início dos anos 90 do século passado é, também assim, marcado por uma intensa produção de instrumentos de regulação do território municipal, sobre a demanda apressada do Governo, surgem os primeiros *Planos Directores Municipais* - na procura dos fundos comunitários provenientes da Europa.

Aquelas duas últimas décadas, do século passado, anunciaram a vontade de identificar, delinear e *reordenar o espaço metropolitano*. Fazendo-o não só pela sedimentação de determinadas lógicas de organização territorial onde espaço urbanizado procura uma intermediação organizativa através de diferentes escalões de planeamento, ou pela delimitação da metrópole e, consecutiva, criação dos seus órgãos administrativos (pela formação das Juntas Metropolitanas), como também, pelo regresso ao seu corpo fundacional - o Tejo -, através do centralismo metropolitano em relação ao seu estuário²⁷, na procura de um reequilíbrio do território a Sul. Contudo, estes tempos parecem, mais do que expressar a regulação dessa “explosão urbana”, revelar, antes, uma *cidade sem plano*, e para a qual é preciso voltar.

²⁵ PORTAS, Nuno - Tempo das Formas: a Cidade Feita e Refeita. p. 147

²⁶ FERREIRA, Vítor Matias - O Fascínio da Cidade: Memória e Projecto da Urbanidade. p. 331

²⁷ “Os Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT) são instrumentos de desenvolvimento territorial que definem a estratégia regional de desenvolvimento territorial, integrando as opções estabelecidas a nível nacional e considerando as estratégias municipais de desenvolvimento local, constituindo o quadro de referência para a elaboração dos planos municipais de ordenamento do território (...) O PROT-AML constituiu-se como um documento fundamental para a Área Metropolitana de Lisboa, destacando-se como prioridades essenciais a sustentabilidade ambiental, a qualificação metropolitana, a coesão sócio-territorial e a organização do sistema metropolitano de transportes.” *Cfr.* CCDRLVT – Planos regionais de ordenamento do território. Ordenamento do Território [Em linha]. [Consult. Janeiro 2011]. Disponível na Internet: [www:<url:http://www.ceyd.org/acercade/estrategia/default.htm>](http://www.ceyd.org/acercade/estrategia/default.htm)



12.



13.

12. Carta Militar de Lisboa de 1971 com localização de parte da Amadora.
13. Carta Militar de Lisboa de 1993 - Amadora (extracto).

CIDADE PERIFÉRICA . AMADORA

Da formação de uma Lisboa moderna para o sonho burguês da conquista do território a norte, à cidade como obra pública de urbanização ou à sua apropriação por aqueles que de longe a desejaram e a vieram “habitar” criou-se uma *imagem urbana*, uma periferia condensadora de histórias distintas e de percursos acidentados, um território característico na sua “forma urbana” e diferenciado na sua estrutura social.

Essa *exteriorização metropolitana*, pela apropriação urbana de zonas rurais, numa espécie de “contaminação abusiva” de um território quase intacto, fez ressaltar realidades intersticiais nos caminhos de urbanização de Lisboa. Realidades emergentes, cidades periféricas - que cresceram sem saber como - são, hoje, densidades esquecidas num tempo veloz, circunstâncias dos significados singulares e aglomerados num espaço, agora dito, em ruptura - um *espaço suburbanizado*.

A caminho de Sintra constitui-se, a 2 de Setembro de 1979, o primeiro Concelho criado depois do 25 de Abril, a *Cidade da Amadora*.²⁸ Esta é limitada pelos conselhos de Oeiras, Sintra, Odivelas e Lisboa. Fruto daquela exteriorização, situa-se na área metropolitana de Lisboa, “Integrada numa região saloia com vestígios arqueológicos importantes, a Amadora foi um importante núcleo ligado à produção agrícola, abastecedor de bens de primeira necessidade e de força de trabalho à capital, transformando-se rapidamente após a inauguração da estação da Porcalhota em 1887.”²⁹

É um território de origens rurais, de residências de veraneio, das quais ainda hoje restam as antigas quintas do século XVIII e XIX é, ainda, historicamente marcado pelo desenvolvimento local gerado através da chegada do comboio. Esta forma-se, num primeiro momento, através de um importante troço de ligação a Benfica, como expõe Álvaro Domingues, é a “primeira extensão de Lisboa, inaugurando uma forma inicial de suburbanização, nos anos 30 e 40”. A estrada de Benfica, uma das mais extensas avenidas à época, é assim o primeiro troço neste desenvolvimento urbano até à Amadora-centro. Num segundo momento, entre os anos 40 e 60, vive-se a intensificação do parque industrial da Venda Nova, que acaba por provocar uma explosão demográfica, resultante da inerente capacidade em gerar “força de trabalho”, que rapidamente, acaba por ali se fixar.

O crescimento da cidade - como área periférica da metrópole de Lisboa - foi, ainda, um processo muito ligado aos eixos de mobilidade da cidade capital em direcção a Sintra. “Em termos metropolitanos, a Amadora inscreve-se num território de grande oportunidade, na articulação de um dos principais eixos radiais e, Lisboa-Sintra, e numa coroa de transição de Lisboa, ao longo do tempo definida por várias circulares: a segunda estrada de circunvalação (...), hoje parcialmente coincidente com

²⁸ A cidade da Amadora, situada a 10 km de Lisboa, ocupa uma área de 23,8 km², e é constituída por 11 freguesias; Alfoanelos, Alfragide, Brandoa, Buraca, Damaia, Falagueira, Mina, Reboleira, São Brás, Venda Nova e Venteira.

²⁹ DOMINGUES, Álvaro - Cidade e Democracia: 30 anos de Transformação Urbana em Portugal. p. 292



14.

14. Planta da Amadora - Infraestrutura.

a CRIL (...), ainda incompleta e a CREL (...), a partir de 1998.”³⁰ A sua imagem urbana é, assim, consequência das suas estruturas de mobilidade - um concelho atravessado por um largo número vias rodo-ferroviárias, a norte pelo IC16, a poente a CREL, a nascente a CRIL, a sul pelo IC19, a auto-estrada de Cascais e a estrada nacional 117 –, infraestruturas estas, que se têm constituído ao longo do tempo, como fracturantes à escala *local*.

Como refere ainda, Álvaro Domingues, aquela *forte infraestruturização* tem criado condições para a formação de uma densa área povoada, dependente de uma manifesta pendularidade à cidade-capital. Esta destaca-se, sobretudo a partir do início da segunda metade do século passado, como a primeira *cidade-satélite* portuguesa.

A sua rápida urbanização, em muito devida àquele *duplo-direccionamento territorial*, acaba por configurar uma mancha urbana “não programada” e homogénea, resultado de uma composição de “tecidos carentes de diversidade funcional”.

Até aos anos 90, a cidade da Amadora desenvolve-se muito em torno da linha ferroviária, não só na justaposição do parque industrial da Venda Nova como, também, na contiguidade de um conjunto de malhas residenciais de densidade variada que pendularmente dependem da acessibilidade à capital, em seguida, e na consequência de uma rede mais fina de estruturas rodoviárias, aparecem vários núcleos de habitação informal, entre barracas e construções clandestinas, gera-se uma *imagem urbana* socialmente marcada por uma *polarização pobre* e um parque habitacional degradado e em cisão.

Com o rebentar dos anos 90 verifica-se a melhoria das infraestruturas viárias, o IC19 e Auto-Estrada de ligação a Cascais (N117), estas acabam por consolidar o crescimento deste caminho de urbanização em direcção a Sintra. Ao que se acaba por agregar, agora, as grandes superfícies comerciais da área metropolitana de Lisboa, numa cumulativa densificação e especialização. Este território é, assim, marcado por *grandes cirurgias viárias*, pelo canal ferroviário, por densas zonas de consumo e produção, por um conjunto de tecidos habitacionais disformes e distintos, num tecido compacto e desconecto.

A densa malha, desta cidade sobrelotada, faz ressaltar no plano social e, sobretudo urbano, as carências de *aglomerações em risco*, os designados *bairros prioritários*. É, neste contexto, que se destacam os núcleos de barracas e habitação clandestina - a *Cova da Moura* – uma, de várias, realidades “em corte” com o seu entorno.

Estes “espaços de cidade”, com carências ao nível de integração sócio-urbanística, são o reflexo de realidades “à margem” da cidade legal, concentram problemas graves de inserção social, de marginalidade e insegurança, - a negação daqueles imigrantes, muitos deles ilegais, chegados de África, da Europa de Leste ou, ainda, do interior do país, décadas antes.

Os bairros comportam ainda sérios problemas de infraestruturização e degra-

³⁰ Ibidem, p. 292

dação, a habitação é, em geral, precária e compacta, o espaço público é deficitário, sobretudo, no que se refere a questões ambientais e acessibilidade. Contudo, estas comunidades têm vindo a constituir-se como grupos coesos na defesa do seu “lugar” na cidade. A sociedade de bairro tem gerado significado, numa construção social, defendida através da lógica dos lugares emblemáticos de polarização sócio-cultural, e, nesse aspecto, os seus valores identitários geram uma espécie de dinâmica urbana que os autosustenta. Neste sentido, estas comunidades, pela consciência de especificidades de ordem social e cultural, têm vindo a envolver-se em processos de valorização, representação e exposição dessas mesmas demarcações urbanísticas.

A leitura do espaço de cidade da Amadora não depende, agora, só de uma descrição diacrónica, mas também do entendimento de uma sincronia social que hoje a configura. A construção física do seu espaço urbanizado é fruto de várias circunstâncias políticas e, posteriormente sociais. Essa “sociabilidade” é hoje bem mais complexa, ou tem gerado relações cada vez mais divergentes, torna-se não só uma cidade de estruturas físicas em confronto mas também de identidades em conflito.

CAPÍTULO II.

(RE)VISÃO CRÍTICA DO ESPAÇO METROPOLITANO DA AMADORA

“Para aprender a projectar há primeiro que aprender a ler a cidade.”

José Lamas, 1992³¹

Parte integrante da primeira coroa suburbana de Lisboa, a Amadora metropolitana é, agora, motivo para a decomposição dos factores que a configuraram como uma periferia urbana instável, pela simultaneidade, num primeiro momento, do “direito à cidade” e a apropriação do campo, e depois, pela rápida densificação do seu tecido urbano. O crescimento deste espaço de subúrbio conduz-nos à revelação da cidade-subúrbio, sobretudo, a partir da segunda metade do século XX.

Na sua exposição é necessário referenciar pelo menos quatro aspectos fundadores da sua formação e composição.

Infraestrutura, através das suas estruturas físicas de mobilidade; *movimentos urbanos*, pela transferência e fixação de massa populacional; *unidades compositivas*, na contiguidade de diferentes malhas funcionais; e *tempo*, numa sobreposição espacial e física, humana e social. Estas constituem circunstâncias relacionais que, não se podendo justificar por si só, criam um conjunto de formulações necessárias e sempre expostas a demandas de cariz político e económico à qual a cidade e, por consequência, a sua periferia estão sempre prisioneiras.

³¹ LAMAS, José - Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. p. 398



15.

15. Actual relação entre as malhas edificadas e a infraestruturas - norte da Amadora.

INFRAESTRUTURA

“A nova estrutura cidade-território tira a sua potencialidade natural de uma elevadíssima mobilidade entre áreas especializadas: o pólo-cidade ou o conjunto de áreas urbanizadas, valendo como sede de actividades terciárias em que tendem a diferenciar-se densas concentrações direccionais (para administração, comércio, tempo livre) e áreas residência de carácter mais ou menos urbano; e o pólo-território, acolhendo as actividades produtivas que a cidade não chame a si, como as grandes unidades industriais, nocivas ou não, cujas exigências de expansão e agrícolas, cujos trabalhadores se aproximam também do tipo de vida urbana.”³²

Na visão de Portas, a análise de alcance territorial desta cidade que se agigantou como nódoa de azeite em resultado de um crescimento feito através do fio de uma linha de comboio ou de uma auto-estrada deve ser feita pelo entendimento do que este designa como *território de habitação* (ou, segundo Rossi, conforme sublinha Portas, como *área-residência*) onde se expõem os problemas do “*habitat*” colectivo, e, ainda, os *órgãos complexos e estruturadores* que articulam esse território da habitação, designando-os como *elementos primários*.

Estes constituem-se como pontos fulcrais na leitura da cidade e das suas relações de comunicação, e portanto, na sua mobilidade. Esses elementos primários, sejam eles *elementos distribuidores ou de circulação* (vias de comunicação) ou, ainda, *conjuntos organizados de actividades de serviço colectivo* (equipamentos), configuram um conjunto de estruturas que devem trabalhar em rede na formação e equilíbrio dessa mancha territorial informe, sob a tarefa de se constituírem como instrumentos processuais ao alcance de um *organismo de sítios e coisas*, que seja capaz de tornar a forma urbana legível e habitável.³³

A condição de uma ideia de urbano esteve desde sempre associada à ideia de *infraestrutura* – desses *elementos primários* – numa circunstância, agora, reveladora de relações bem mais complexas e interdependentes.

Este território, marcado por grandes canais circulatórios, denuncia a lógica soberana da *hard mobility* através de uma demarcada dependência ao centro da cidade, e nem sempre reveladora dessa *estrutura de sítios e coisas*.

A sua história possuía, primeiramente, um outro carácter, o da sua evasão. O caminho demarcado entre Lisboa e Sintra remonta aos tempos em a monarquia e, mais tarde, a aristocracia da cidade se dirigia pelos caminhos de veraneio até ao espaço salubre e bucólico de Sintra, através dos quais se começaram a reforçar, ao longo dos tempos, os primeiros percursos de saída da capital – tal como é, hoje, ainda exemplo a Estrada de Benfica. Depois, e com a chegada do comboio – pela linha ferroviária de Sintra - cria-se um maior poder de fixação humana através de pequenos núcleos

³² PORTAS, Nuno - A Cidade como Arquitectura. p. 82

³³ Ibidem, p. 89-91



16.

16. Vista aérea do núcleo central da Amadora nos anos 40.

associados a pequenas estações ferroviárias e mais tarde, pelos anos 40 do século passado, na sua justaposição, surgem *extensas estruturas industriais*.³⁴ Até meados do século passado, embora representando este o primeiro espaço suburbanizado da capital, era, ainda, um território de índole principalmente rural. A viragem do processo de transformação rural-urbano é balizado mais intensamente na segunda parte do século XX e, a ao nível da marcação do território, este é um tempo decisivo.

O salto infraestrutural deu-se, algum tempo depois, nos meados da década de 80. Estes vieram desenhar um novo panorama nas relações de comunicação ao nível do território e, se até aqui a dominância do canal ferroviário era reconhecido, com a adesão de Portugal à *União Europeia*, o advento do automóvel tomou completa forma pela figura da *auto-estrada*. Este espaço de subúrbio vê-se assim contemplado com um maior número de vias de circulação rápida. De uma estrutura radial, a periferia passou a conter um modelo radiocêntrico de mobilidade, o que acentuou alterações no uso do solo e ampliou e distanciou as frentes edificadas.

Durante a década de 90, Portugal sofre um *surto de infraestruturização*, um fenómeno “estruturador” que os outros países conheceram, décadas antes, no período de reconstrução do pós II guerra, e onde, o nosso território se torna pano de fundo na procura da acelerada superação desse constrangimento infraestrutural, o que acabou por dar origem a um rápido e desenfreado processo construtivo desses mesmos *elementos primários – elementos distribuidores e de comunicação*.

Um veloz crescimento infraestrutural resultou numa acelerada expansão e fragmentação das formas urbanas pois os “traçados eram resultado de um mínimo ou nulo esforço de gestão urbanística, às vezes de iniciativa municipal mas com base em planos antigos (anos 40) ou em conjunturas de candidaturas de financiamento aos fundos estruturais da União Europeia.”³⁵ Esse *ímpeto infraestrutural* constituiu-se através de grandes obras públicas – auto-estradas, itinerários principais e complementares – e, a estas sobrepôs-se uma outra rede mais fina de circulação, agora, de carácter local. Estas intervenções territoriais de menor escala – circulares urbanas, nós³⁶, e acessos a novas vias – acabaram por “estrangular” o espaço de *lugares*, pois o seu desenho não tomava em consideração o espaço das colectividades. Este processo, quer pela neces-

³⁴ Estruturas, de base metalomecânica, como a Sorefame (Sociedade Reunida de Fabricações Metálicas) ou os Cabos de Ávila (unidade industrial de cabos eléctricos) são dois dos exemplos de unidades fabris que chamaram a este território grandes massas populacionais.

³⁵ DOMINGUES, Álvaro - Cidade e Democracia: 30 anos de Transformação Urbana em Portugal. p. 25

³⁶ Como exemplo de um certo estrangulamento infraestrutural, o nó da Buraca, como refere José Manuel Fernandes, aparece-nos como um “vasto trevo à maneira rodoclássica”, não se discutindo a utilidade de uma grandiosa obra viária, este completa, afirmando que é “pena não se ter sabido ultrapassar o nível de eficácia da obra como engenharia de tráfego, para se chegar a uma verdadeira concepção integrada de fazer cidade.” Situado num ponto focal de transição cidade-periferia, este interpõe-se entre bairros mais ou menos segregados, como é exemplo o Zambujal - projecto integrado para habitação social de Vítor Figueiredo; ou, depois, o bairro da Buraca a norte; ou, ainda, a nascente o antigo núcleo da aldeia de Calhariz que comporta ainda alguns valores histórico-urbanos ou, depois, na proximidade a Monsanto e ao Pina Manique, esta estrutura pesada não veio mais do que distanciar ou fragmentar estes espaços. FERNANDES, José Manuel - Lisboa em Obra(s). p. 115



17.



18.



19.



20.

17. Vista da Cidade da Amadora de norte - Infraestrutura.

18. Nó rodoviário na Buraca.

19. Vista actual do IC19 da Damaia para nascente.

20. Corte provocado pelo cabal circulatório ferroviário - Vista actual da linha de Sintra para nascente.

sidade de cumprimento de taxas de execução das obras públicas co-financiadas, pelo sobredimensionamento aquecido pelos fundos comunitários, ou a localização menos criteriosa de equipamentos, entre outros, acaba por desenhar um quadro territorial que denota, não só, a ruptura entre o poder local e o poder central, mas também, caracteriza um imaginário físico dominado pela infraestrutura rodoviária e a banalização do automóvel. As consequências deste sistema acabaram por determinar, nos *lugares*, a *pobreza do perfil transversal da rua* e, deixaram como interrogações questões tão delicadas quanto importantes – a dificuldade de alargar passeios ou a sua ausência, a resolução de estrangulamentos, orientação e limitação do tráfego e, sobretudo, a disciplina do edificado, que sujeito a políticas regulamentares pouco específicas, ou inexistentes, acabou por se proliferar através dessas vias infraestruturais, localmente menos estruturantes.

A mobilidade acaba por ser um factor determinante na expansão abusiva do parque construído no espaço do subúrbio. A infraestruturação da periferia esboça, assim, a oportunidade para a fixação de massas críticas que, por não aguentarem a pressão capitalista da cidade formal ou, simplesmente, por necessitarem de uma maior abertura espacial para a sua imposição como grandes estruturas pesadas, acabam por ali se estabelecer.

O crescimento deste território foi sendo conduzido pelos “fios” infraestruturais que o ligavam à capital, a sua mancha urbana informe é, também, resultado de uma dispersão linear ao longo dos seus eixos preferenciais – a linha férrea e a via rápida. Os traçados viários e os acessos a uma mobilidade rápida constituem, deste modo, um papel estruturador nesta geografia urbana, formando um modelo de espaço relacional, numa espécie de “campo de forças” – centrípeto e centrífugo em relação à cidade-centro.

Um campo de forças que dá protagonismo à liberdade individual, que gera novas dimensões temporais e altera as relações de proximidade - cria-se assim uma nova geometria territorial. Essa geometria é cada vez mais individualizada, cada mais fugaz e mutável, dominada pela ideia de espaço de fluxos numa antítese ao espaço de lugares, e aqui demarcada pela necessidade de explicar um território que se balança sobre as suas linhas circulatorias que através dessa *hard mobility* gera *relações frias de sociabilidade*. Como expõe Marc Augé, em *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Urbanidade (1995)*, a sociedade é, agora, o resultado de uma mudança de escala pela aceleração da ideia de tempo, de espaço e da própria noção de indivíduo.³⁷

Augé defende que o Espaço sofre, na *sociedade sobremoderna*, um relativo estreitamento, em que os espaços de circulação, tornando-se momentâneos, não produzem relações interpessoais e não potenciam verdadeiramente lugares habitados, ou ditos *lugares antropológicos*, mas tornam-se antes a condição de um lugar-outro, onde o espaço do viajante seria, assim, o arquétipo do *não-lugar*.

³⁷ AUGÉ, Marc - Não-lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade. p. 38

Vivemos assim perante uma enorme mudança de escala, uma aceleração contínua das vivências em grupo, pela sua fragmentação e individualização, onde os dispositivos espaciais não tendem mais a forma-se perante um carácter identitário colectivo, mas antes como espaços atípicos, já não como marcas sociais no solo, mas antes como ausências do lugar.³⁸

A Amadora metropolitana, dominada pela lógica da grande infraestrutura, compreende em si essa ideia do *não-lugar*, do *lugar de fluxo*, de uma tensão entre a rápida infraestruturação e urbanização.

Um espaço de limites fragmentários, na visão de Lynch - onde os espaços de génese distinta e separados por esses *elementos lineares* transmitem essa ideia de fronteira. Esses *referentes laterais* conformam espaços-fronteira, “sejam eles vias-férreas, topográficos, passagens, fronteiras de bairro, são uma característica típica deste ambiente e contribuem para a sua fragmentação.”³⁹ E se muitas vezes estes podem constituir um valor identitário e formar, a dita, *estrutura de sítios e coisas*, pelo contrário, a ideia de fronteira caracteriza-se aqui pela noção de ruptura, não só física mas também social.

MASSA CRÍTICA

A fragmentação deste espaço suburbano não tem uma explicação finita nas infraestruturas mais coercivas das relações físicas do território, ela pauta-se igualmente por um construção humana menos disciplinada e constrangida pelos processos de segmentação social a que a cidade sempre esteve sujeita. Neste contexto, a história do crescimento deste território não será menos compreendida pelas dinâmicas dos *movimentos sociais* em Portugal, sendo estes, de maior intensidade nas primeiras três décadas da segunda metade do século XX.

Para a coroa suburbana de Lisboa, essa fixação populacional acabou por ficar marcada pela intensidade dos *movimentos urbanos*. Estes teriam, genericamente, neste território, três fundamentos básicos. Em primeiro lugar a fixação daquela população que teria como primeiro destino a cidade-centro, mas não aguentando a pressão do valor fundiário do solo urbano, deslocou-se para a periferia, e que acaba por pendularmente depender da capital. Em segundo lugar, uma outra realidade prende-se com a fixação de uma massa humana especializada. “È a partir dos finais dos anos 50 – mas, com particular intensidade, a partir dos meados nos anos 60 - que se intensifica a emigração rural para a AML. Um movimento alimentado pelo surgimento das indústrias de construção naval, metalomecânicas e siderurgia, ao mesmo tempo que as transformações no campo desocupavam fortes contingentes de mão-de-obra agrícola.”⁴⁰ Um terceiro grupo que, na década de 70, sofre esta sectorização espacial

³⁸ Ibidem, p. 38

³⁹ LYNCH, Kevin - A Imagem da Cidade. p. 67-68

⁴⁰ FERREIRA, Fonseca António e Joana Lucas - “Área metropolitana de Lisboa – Dar vida aos subúrbios”, Socie-



21.

21. Planta da evolução do espaço construído da cidade da Amadora entre 1977 e 2004.

e social foi, ainda, um conjunto de imigrantes de Leste ou provenientes de África, que aqui encontravam um parque habitacional à sua medida, muitas vezes à margem da cidade legal - o mercado informal de habitação.

A mudança de paradigma político, a 25 de Abril de 1974, foi neste contexto um importante factor na dimensão dos movimentos urbanos em Lisboa, por um lado, voltavam a este espaço massas populacionais provenientes das colónias, por outro, o sentimento português de liberdade, tornava possível a idealização de qualquer dos sonhos, e a cidade era um deles. A periferia, pelo grande afluxo de indivíduos, torna-se, então, palco de um forte investimento imobiliário.

“ O caso de Lisboa (...), é dramático porque o próprio valor de troca, economicamente dominante, se alimenta devorando a própria cidade com reduzida abertura de outras fontes de riqueza: especulação de solos, criação de capitais sobre o negócio, re-investimento desses capitais na construção, etc.- é o caso da urbanização com fraca industrialização e rápida extensão da urbe. “implosão-explosão”, segundo Lefébvre, que se traduz na densificação do centro e ocupação desordenada do arrabalde.”⁴¹

O valor do solo é talvez a primeira das razões para a repulsão das populações atraídas à cidade para a sua periferia. Os movimentos urbanos conformam-se, assim, como referiu Matias Ferreira, naquele duplo direccionamento territorial. Estes são a circunstância para a massa crítica que vem “habitar” a periferia - a formação do espaço-subúrbio como resultado dessa implosão-explosão.

MOSAICO

O espaço do subúrbio como condição de uma massa crítica que tendeu a formar aglomerações é consequência de acentações humanas que deram, consecutivamente, origem a sedimentações físicas – as *unidades compositivas* da periferia urbana, da Amadora metropolitana.

“A identificação de um subúrbio, qualquer que ele seja independentemente do tempo ou do lugar, implica uma ideia de fragmentação do espaço urbano. A cidade compacta, de limites precisos, estilhaça-se num conjunto de fragmentos distintos onde os efeitos de coesão, de continuidade e legibilidade urbanística, dão lugar a formações territoriais urbanas complexas, territorialmente descontínuas e ocupando territórios cada vez mais alargados. (...)A periferia espontânea constrói-se, por isso, segundo um processo errático, formado por sucessivas adições, fruto de milhares de decisões isoladas e perfil funcional muito diverso; a racionalidade do planeamento é substituída pela dinâmica do investimento privado e pela variabilidade do mercado;

dade e território, nº 33, p. 37

⁴¹ PORTAS, Nuno - A Cidade como Arquitectura. p. 75



22.



23.

22. Vista da Amadora para nascente com o Parque Florestal de Monsanto ao fundo.

23. Vista aérea sobre a zona industrial da Venda Nova - zona insustentável, bairros informais, habitação colectiva e linha de Sintra.

a forma urbana resultante é, à primeira vista, não estruturada, caótica, incompleta, labiríntica e instável.”⁴²

Por *sucessivas adições*, referidas como, - *unidades compositivas* - da franja urbana de Lisboa, compreendamos os vários “mosaicos” funcionais que compõem o espaço metropolitano da Amadora metropolitana.

Ainda que, de facto, se pense que este território apresenta uma homogeneidade funcional, através da notória dominância do parque habitacional, ele é ainda desenhado por várias unidades de carácter diverso – estruturas industriais, militares e estruturas comerciais pesadas -, à parte, claro, do verde urbano de enquadramento e de alguns parques de recreio que não serão, contudo, significativos à escala do território, exceptuando parte do Parque florestal de Monsanto, ou ainda, o bem mais diminuído Parque Silva Porto (Mata de Benfica), em Benfica (sendo estes espaços adjacentes à cidade da Amadora, localizando-se já em Lisboa).

Como unidades compositivas não se referirá, aqui, aos *elementos primários* - estruturas de mobilidade -, embora se confirme que sejam parte definidora de todas as outras. Estas unidades surgiram, quase sempre, perante a condição da infraestrutura, a elas justapostas e agregadas, através de pequenos núcleos (no caso da linha férrea) ou mais linearmente dispersas (no caso dos vários acessos às vias de circulação rápida) ou, depois, quase que “entaladas”, estrangidas em espaços deixados ao abandono e apropriados por malhas mais informais e permissivas, mas menos desenhadas.

A ideia de unidade compositiva baseia-se, sob o ponto de vista da morfologia urbana, em caracteres de homogeneidade física e social presente em cada uma das peças desta periferia, são assim “unidades do conjunto urbano que emergiram, mediante uma operação, de diferentes processos de crescimento e diferenciação.”⁴³

Estas estruturas funcionais, num conjunto de “retalhos”, vêm denunciar no corpo urbano, como refere Nuno Portas, o “(...) consecutivo falhar dos planos de conjunto, sejam eles bom ou maus, e que se deve não só ao condicionalismo político-social, mas também ao carácter amorfo e não estruturado que se patenteia nesses planos – como se nunca tivessem sido vividos como arquitectura, enquanto se vão fazendo, quase amontoando, bairros sobre bairros, estes já saturados de forma e de sonho de auto-suficiência funcional de que o capricho formal é símbolo revelador. Parece incompreensível como a imaginação do arquitecto se aferra primeiro ao edifício-objecto, depois ao bairro objecto (e esta situação já em casos mais raros de projecto total por uma única equipa) mas se retira da busca de relações entre bairro e bairro, entre bairros e auto-estrada, entre periferia e centro.”⁴⁴

⁴² DOMINGUES, Álvaro - “(Sub)úrbios e (Sub)urbanos – o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?”, Revista da Faculdade de Letras do Porto – Geografia, p.6.

⁴³ ALDO, Rossi – A Arquitectura da Cidade. p. 86.

⁴⁴ PORTAS, Nuno - A Cidade como Arquitectura. p. 81

Estas “peças” constituem, hoje, realidades em corte, uma certa “delinquência” relacional que resultou da história da inoperância regularizadora dos processos de planeamento e construção em Portugal.

A década de 50 veio inserir o vocabulário moderno na arquitectura portuguesa, através da consciencialização dos valores da Carta de Atenas, pela sua tradução e publicação por Teotónio Pereira como pela apologia dos seus valores no primeiro congresso nacional de arquitectura em 1948. Mas se por esta altura a Europa do Pós II guerra reconstruía as suas extensivas periferias com base naquele apostolado, em Portugal, este não passou de uma cartilha normativa resultando num processo pouco pacífico e estando mais uma vez sujeito a fracturas disciplinares entre o papel da arquitectura com as restantes entidades reguladoras do processo de urbanização.

“A segregação funcional proposta pela Carta de Atenas – entre o Habitar, o Trabalhar, o Circular e o Lazer – contaminara, de certa forma, a própria estrutura de gestão municipal, fracturando as diversas etapas do planeamento e da urbanização em *pelouros* autónomos. A cidade passou a ser gerida a partir das suas partes funcionais – por departamentos de Habitação, Tráfego, infraestruturas, Equipamentos, Turismo, Comércio – e as disposições morfológicas tornaram-se independentes dos regulamentos de edificação, sem que fosse determinado *à priori* qualquer relação hierárquica entre ambos. Uma fractura administrativa e metodológica tornou-se, assim, inevitável no processo de conformação da cidade.”⁴⁵

A década de 60 vem intensificar neste processo aquela dinâmica dos movimentos urbanos e, como resultado, surge(m) a(s) cidade(s)-periférica(s), o fenómeno da suburbanização, que perante aquela instalada *desorganização regulamentar*, configura-se numa *fractura social* bem demarcada na carência de habitação ou na sua banalização pelo forte *investimento imobiliário*, o que acabou por determinar a pobreza do traçado e planeamento urbano ou, ainda, do insípido estudo das organizações do espaço habitado – da relação entre morfologia e tipologia.

A década seguinte, numa chamada de atenção, vêm afirmar um “desejo re-fundador da relação entre tipologia e morfologia, entre habitat individual e colectivo, será a génese, na transição para os anos 70, de alguns programas determinantes na reestruturação urbana, onde se destacarão os processos do Fundo fomento da Habitação, designando o programa SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local). A oportunidade experimental aberta pela Revolução de 1974 culminaria um período de intenso debate sobre o problema da habitação que se pretendia, então, como reflexo da própria problemática da cidade.”⁴⁶

⁴⁵ GRANDE, Nuno - O Verdadeiro Mapa do Universo: Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa. p. 140

⁴⁶ Ibidem, p. 143

Quando a cidade se tentava regular por entre lógicas de zonamento celular, unidades de vizinhança, novas relações morfológicas e experimentações tipológicas, fora dela iam crescendo malhas mais informais, numa *composição retalhista* da cidade dormitório, que hoje vive perante a desarticulação entre sucessivas bolsas residenciais. Bairros de habitação que no fundo não serão mais do que conjuntos de urbanizações ou, ainda, aglomerados de casario ilegal, que aquelas demandas políticas ou apatia urbanística não conseguiram controlar. Um zonamento artificial de áreas urbanas ficou em muito determinado pelos sucessivos planos directores e planos gerais de habitação, assim como pelo plano de pormenor (de Dezembro de 1971), o que resultou num crescimento sob o efeito de fenómenos de suburbanização e clandestinidade.

O *problema da habitação* foi sendo, ao longo dos tempos, uma das premissas mais fervorosas na discussão do *espaço-cidade*. As carências habitacionais revelaram-se como uma das maiores preocupações políticas, visíveis já no início do período do Estado Novo pelo programa de casas económicas, ou mesmo décadas depois, na criação, depois da Revolução de Abril, do fundo fomento habitação ou na formação das companhias de habitação. A habitação de cariz social pretende responder a essas acentuações humanas de génese informal ou ao seu avançado estado de degradação e, naquele período do Pós II Guerra, também em Portugal, por influência do que se passava na Europa, as tipologias habitacionais, pela sua integração na cidade, serviram como laboratório urbanístico perante os desígnios para a cidade daquela cartilha de 1933.

Contudo este foi um processo que se desenvolveu sobretudo no espaço “ainda central” da cidade de Lisboa, deixando a sua periferia sujeita a um crescimento “regulado” pela ideia de mancha funcional demarcada nos vários planos normativos, dando forma aos tais mosaicos compositivos daquele subúrbio. As unidades residenciais são então delineadas pela rápida urbanização das franjas urbanas da cidade, nem sempre como a ideia de *bairro*, porque se de facto, estes têm uma visível conformação morfológica, e portanto uma composição formal identificável, depois, carecem de relações colectivas dentro desse mesmo espaço, ou ainda estruturas que as potenciem.

Coexiste lado a lado, neste espaço de subúrbio da Amadora, a ideia de bairro, de urbanização, de barraca e prédio de rendimento, de casa unifamiliar com jardim e de estruturas industriais de larga escala, formando uma disposição feita entre rupturas topográficas, de traçado e de escala. Essa ideia de ruptura pode “fixar as fronteiras de um bairro e reforçar a sua identidade, mas aparentemente pouco têm a ver com a sua constituição. Os limites podem aumentar a tendência dos bairros para fragmentar a cidade, de um modo desorganizado.”⁴⁷

Estes diferentes “mosaicos” funcionais, demarcados por essa ideia de limite, apresentam estruturas morfológicamente distintas e específicas da sua génese.

⁴⁷ LYNCH, Kevin - A Imagem da Cidade. p. 74



24.



25. - 26.



27. - 28.



29. - 30.



24. Mosaicos da Amadora metropolitana - área de intervenção na cadeira de Projecto V.

25. - 26. Cova da Moura e Damaia.

27. - 28. Bairro da Estrada Militar e Buraca.

29. - 30. Venda Nova e Bairro de Santa Cruz de Benfica.

Numa sobreposição construtiva, as malhas mais informais e apertadas são características dos bairros de cariz espontâneos – como o Bairro do Alto da Cova da Moura, o Bairro da Estrada Militar - o Bairro 6 de Maio; morfologias compostas por densas e extensas manchas edificadas representam as estruturas industriais pesadas e comerciais – como é o caso do comércio especializado a sul do IC19 e o parque industrial da Venda Nova a norte da Linha de Sintra; ou outros, que geram esquemas de linhas mais ou menos quebradas que produzem uma espécie de heterogêneos quarteirões imbricados, são visíveis nos esquemas morfológicos, ditos, em banda - os prédios de rendimento da Damaia, da Buraca, ou de Alfragide; depois em Benfica – no Bairro de Santa Cruz-, é morfologicamente identificável a estrutura de bairro de casas unifamiliares, através de manchas edificadas mais dispersas e regularizadas por uma ideia de lote que concebe o lugar da habitação de um só piso, a garagem e um espaço de jardim murado.

Compondo um esquema de morfologias distintas, uma sobreposição de tempos e interesses distintos, este território faz ressaltar diversificados conjuntos de edificações desenhadas ao sabor da infraestrutura, da topografia, pelas linhas marcadas dos limites administrativos de cada lugar, ao sabor da clandestinidade ou ainda de vontades capitalistas. O que resulta da justaposição destas diferentes composições urbanas é uma paisagem descaracterizada e construída sem referentes espaciais, deficitária em relações de escala ou permeabilidades físicas, dando, por vezes, origem a campos visuais fechados - um espaço tão diferente e confuso que se torna igual.

O *crescimento desorganizado* deste território é, ainda e sobretudo, fruto da *manipulação financeira* do espaço construído, este deve-se essencialmente ao poder dado às entidades locais, na década de 60, pela figura do *loteamento urbano* na divisão do espaço rural em espaço urbanizável; ou pela figura do *plano de pormenor* no início da década de 70, que substituiu ou acrescentava a ideia da unidade de metamorfose do território, que passava da divisão em parcela enquanto unidade singular para a transformação de um conjunto de parcelas que formavam uma mancha construída – a ideia de peça, de “mosaico” - e, depois ainda no final dos anos 70, pela primeira *lei das finanças locais*, numa tentativa de reordenar o espaço territorial alargado através da autonomia dada aos municípios. Contudo essas demandas legislativas figuraram-se, antes, em instrumentos utilizados como fonte de financiamento autárquico, integravam um ciclo produtivo e auto-sustentado do mercado imobiliário num processo regulado entre os interesses municipais e as conveniências das entidades privadas que investiam na construção de um parque habitacional morfologicamente e tipologicamente pobre mas, financeiramente, muito rentável, porque quase desregulado e “liberalizado”.

A chegada dos anos 90, depois daquela inserção de Portugal na União Europeia, e na fervência daqueles fundos estruturais, a promessa da infraestrutura, o aumento do rendimento das famílias, do acesso ao crédito e a instalada confiança do mercado imobiliário, vem desenhar um panorama urbano ainda mais instável. A cidade infor-



31.

31. Vista do interior de uma das unidades fabris da Sorefame.

mal continuava a conquistar população em relação ao centro e a chamar a si as estruturas de produção. O espaço de subúrbio vem-se caracterizando, não só como o vasto *território da habitação*, mas ainda como a consequência da progressiva ascensão do terciário, que vê a cidade central como fundo para as suas actividades administrativas e na periferia o espaço das estruturas pesadas - o espaço da produção -, ou ainda, de saída, no caso do comércio especializado.

Depois da construção da via rápida, pelos anos 90, o IC19 - espaço rodoviário estruturante entre Lisboa e Sintra -, torna-se um eixo de acesso rápido, pelo que proporciona a fixação do sector terciário nas áreas confinantes sobre a forma estruturas comerciais que se justapõem.

A indústria moderna requer para si superfícies cada vez mais extensas, estas têm de comportar um crescimento horizontal baseado em extensas linhas de montagem que exigem estruturas dilatadas e morfologicamente densas. O parque industrial da Venda Nova – pela antiga fábrica da Sorefame (Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas), materializou, décadas antes, essa lógica de densas edificações industriais. E esta, é um exemplo físico e humano do poder que as estruturas de produção poderão significar na fixação de massas populacionais em seu redor, será talvez importante referir que no rebentar dos anos 80 estas estruturas fixavam um número de 4100 trabalhadores, o que nos dará um indício da população que tendeu a fixar-se nas várias estruturas residenciais adjacentes.

As unidades industriais e comerciais começam a identificar-se segundo um certo padrão locativo, em consequência da segmentação do processo produtivo, as estruturas produtivas fixam-se na periferia deixando á cidade central a logística - o chamado terciário industrial.

“Os movimentos de descentração e realocização das actividades para a periferia deixam de ser exclusivos da indústria, registando-se expansões das actividades terciárias (comércio e serviços) designadamente pela construção de grandes centros comerciais (...). O poder político e o poder económico permanecem em Lisboa-cidade, mas o modelo monocêntrico vai-se esbatendo. A metrópole é marcada pelo alastramento da mancha urbana, da fragmentação (física, funcional e social), e começa a emergir uma estrutura policêntrica mais equilibrada.”⁴⁸

Será esta uma estrutura que caminha para a ideia que Ascher desenvolve como metápole? A ideia de que “enquanto por um lado a dita cidade compacta, herdada como modelo mas já expandida senão descaracterizada “à moderna”, se desdensifica e encarece, do outro lado, a extensiva, herdada do último meio século, tende a condensar-se em novas polarizações ou linearidades, mantendo custos menores para

⁴⁸ PEREIRA, Margarida e Fernando Nunes da Silva – “Modelos de ordenamento em confronto na área metropolitana de Lisboa: cidade alargada ou recentragem metropolitana?”, cadernos metrópoles, n 20. p. 111

os residentes e actividades.”⁴⁹

Este será talvez um processo que tende a esbater aquela estrutura radiocêntrica do território e da sua periferia em relação ao centro. As várias cidades que gravitam à volta de Lisboa tendem cada vez mais a afirmar-se como pólos capazes de gerar espaço de cidade e atrair populações, contudo não devemos criar a ideia de uma “uniformização” do espaço urbano, o centro continuará sempre como espaço matriz da cidade, mas agora as periferias procuram o (re)equilíbrio do seu espaço fragmentado através da valorização pela integração das suas unidades compositivas num espaço, dito, de todos.

À parte das unidades compositivas, aparecem, ainda, como que disseminados no tecido urbano os *objectos construídos de importância colectiva*. Estes encontram-se também numa relação de fecho com a cidade, porque deixados para um segundo plano e inscritos tardiamente, encontram-se, hoje, desligados de uma necessária estrutura do *espaço-entre*. Aquele que deverá construir espaço público e habitado entre os vários pedaços de cidade. Estes equipamentos respondendo a áreas de influência administrativa, a localizações impostas por uma estrutura residencial que lhe é anterior, encontram-se vulgarmente localizados em lotes sobranes de uma qualquer urbanização ou no meio dos seus quarteirões murados até ao primeiro piso ou, ainda, isolados e inscritos na justaposição das grandes estruturas viárias numa acessibilidade preferencialmente desenhada para o automóvel. Não configuram uma *estrutura legível do espaço de serviço colectivo*, porque menos integrados e integrantes, porque menos acessíveis e visíveis, porque fisicamente mais fechados e comprometidos na visão do espaço conformado do objecto isolado que vive para dentro - criam visões de espaços colectivos interiorizados e cooperantes nessa lógica do subúrbio.

Nuno Portas inscreve essas estruturas – *conjuntos organizados de estruturas públicas ou privadas de serviço público* - como pontes entre os próprios espaços residenciais deste espaço de subúrbio e, ainda, com os elementos primários (de circulação) da cidade surgindo como oportunidade de se gerarem, através de *orientações programáticas do planeamento territorial*,⁵⁰ como conjunturas de uma nova ordem no espaço comum da cidade, na reconciliação das várias unidades funcionais com o desígnio de *uma estrutura de sítios e coisas*.

TEMPO

Depois da interpretação da infraestrutura, das massas críticas provenientes daqueles movimentos urbanos e da sua sedimentação física é necessário abordar, ainda, como factor integrante deste território, uma quarta dimensão da Cidade – o *tempo*.

A sua leitura na construção do espaço urbano pode gerar, na verdade, vários

⁴⁹ PORTAS, Nuno in ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo *seguido de* Novos Compromissos do Urbanismo. p. 13

⁵⁰ DOMINGUES, Álvaro - Cidade e Democracia: 30 anos de Transformação Urbana em Portugal. P. 91

tempos, os tempos que formam a própria Cidade, os tempos das colectividades ou, os de cada indivíduo.

Em primeiro lugar, aquele que se manifesta nos ciclos de vida da cidade inclui-se na ideia de que o urbano é um organismo em constante devir, que acumula essas várias práticas espaciais, individuais ou colectivas. É o tempo dos vários regimes políticos e alterações sociais, dos ciclos económicos da cidade, das revoluções técnicas e das alterações de paradigmas urbanísticos - é um contínuo “espaço” temporal de sedimentação histórica que se reporta na complexa dimensão da compreensão e transformação das suas estruturas físicas, da sua forma urbana.

Como explica Manuel de Solà Morales, no seu texto sobre a teoria da forma urbana, *Las Formas del Crecimiento Urbano (2003)*, originalmente publicado em 1986, como título *Spazio, Tiempo e Città*, a compreensão da Cidade passa em muito pelo entendimento da sua expressão espacial através do tempo.⁵¹

Na sua visão, quando a relação entre o detalhe e o todo se determina por um processo de mera repetição essa ideia de processo temporal perde-se e petrifica-se, pois a ideia de morfologia e objecto standard nada terão a acrescentar ao processo urbano.

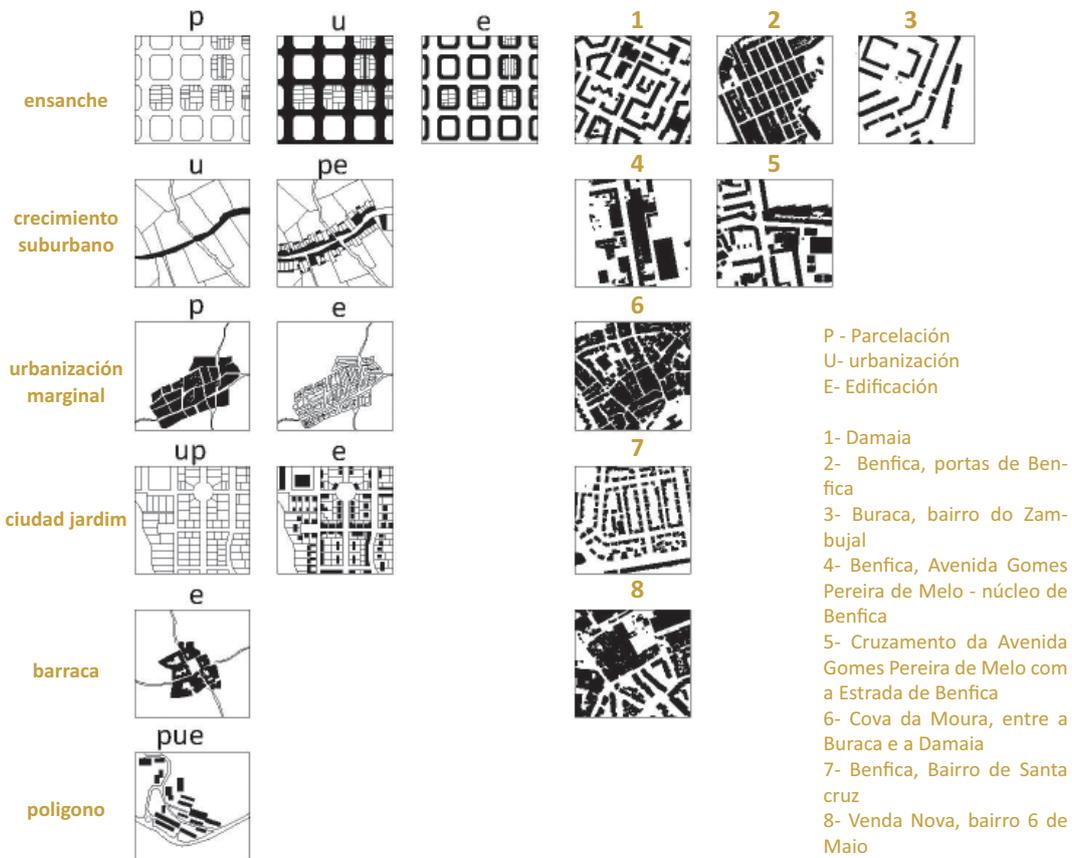
O autor configura esse processo como forma de materializar um desígnio arquitectónico, um processo combinado entre *terreno, infraestrutura e construção (parcelacion + urbanizacion + edificacion)*. E que estes procedimentos - de divisão, urbanização e edificação -, por não serem processos simultâneos, conduzem as múltiplas combinações no tempo e no espaço, gerando distintos espaços de cidade - distintas formas de crescimento urbano. Por esta razão, ele refere que a ideia de *tracciato* - o traçado - como o princípio básico desses esquemas mutantes, deve comportar essa relação temporal entre a divisão, infraestruturação e edificação. Este formará um quadro fundamental de estruturação do espaço da cidade, funcionando como que um primeiro alicerce para os tecidos urbanos. Essa ideia de traçado deve criar uma estrutura permissiva e adaptável e, portanto, conceber a cidade como uma construção no tempo, e já não uma estrutura completamente desenhada e controlada, mas antes orientada.⁵²

O território da Amadora-metropolitana configura um retrato urbano daquilo que Solà-Morales designa como as relações características do crescimento da cidade contemporânea, ou seja, da evidência do *domínio da forma residencial*, da centralização das actividades administrativas e, depois, a sua *fragmentação* como consequência desse crescimento, numa cidade por “*paquetes*.” Como o próprio autor refere, esses pedaços de cidade configuram a ideia de ruptura na relação entre *morfologia – infraestrutura (y equipamento) – tipología*.⁵³ Essa relação conflituosa acabou por desenhar diferentes sistemas de ordenamento tipo-morfológico - aqueles processos,

⁵¹ MORALES, Solà - *Spazio, Tiempo e Città*, Lotus, n 50. p. 25 Cons. nota de fim de cap.

⁵² MORALES i Rubió, Manuel de solà - *Las formas del crecimiento urbano*. p. 22 Cons. nota de fim de cap.

⁵³ *Ibidem*, p. 76.



32. Esquema de Solá morales: formas de crescimento urbano - analogias com os mosaicos da Amadora metropolitana.

desenhados por diferentes operações e tempos, que ele designou de *Parcelación (P)*, *urbanización (U)* e *Edificación (E)*.⁵⁴

O estudo dos sistemas de crescimento urbano deste espaço em análise permite identificar múltiplas imagens semelhantes àquelas que o autor designa como os fenómenos de *crecimientos suburbano*, *poligono*, *ensanche*, *ciudad jardim*, *urbanización marginal* ou *barraca*. Nestes processos, o *crescimento suburbano* configura-se na forma dominante de crescimento deste território, pois, foi segundo a ideia de uma conexão directa à infra-estrutura (ferroviária ou rodoviária) que todo este espaço suburbano se agigantou. Tornando-se visível nos eixos mais marcantes sejam estes; a Estrada de Benfica, a Linha de Sintra ou o IC19, ou ainda depois troços menos importantes de ligação entre eles, como é exemplo a Avenida Gomes Pereira.⁵⁵

Depois, numa análise baseada naquelas distintas unidades compositivas, são visíveis semelhanças morfológicas com outros tipos de crescimento urbano; pela conformação de pedaços de cidade “desenhados” nas morfologias dos quarteirões imbricados da Damaia, da Buraca ou da Amadora-centro – na conformação de uma lógica de *ensanche* (P+U+E); no Bairro de Santa Cruz na formação da ideia de *ciudad jardim* (UP+E); nos edifícios residências em banda da Buraca – pela ideia do Poligono (PUE); ou, ainda, na formação de manchas urbanas mais informais e não reconhecidas pelo processo de planeamento, como é exemplo a *urbanización marginal* - no Bairro Do Alto da Cova da Moura, ou, também, o crescimento em *barraca* – no Bairro da Estrada Militar, o Bairro 6 de Maio.

O acelerado e simultâneo processo de crescimento destes sistemas é resultado de uma confusa construção social, económica e política. É fruto de um outro tempo, o da aceleração da vida urbana a todos os seus níveis. Este espaço territorial traduz-se na ideia que a cidade moderna mistificou a máquina e com ela criou a alteração das noções de espaço e de tempo, tornando-se a oportunidade para uma nova sociedade – *uma, dita, sociedade supermoderna* – que vive em permanente deslocalização entre o lugar, o tempo e o outro. “A deslocalização traduz-se concretamente pelo enfraquecimento progressivo das comunidades locais. Evidentemente, isso não significa o desaparecimento das relações sociais de proximidade, das escolhas locais; contudo o local já não é o lugar obrigatório da maior parte das práticas sociais nos diversos campos do trabalho, da família, dos lazeres, da política, da religião, etc.”⁵⁶

Talvez a visão de uma *sociedade avançada*, de François Ascher, dê corpo teórico àquelas realidades que construíram, segundo este, a terceira modernidade, uma sociedade mais racional, mais individualista e mais diferenciada. Essa diferenciação firma-se na diversificação social, na alteração dos modos de vida e sistemas de valo-

⁵⁴ Ibidem, p. 78. Cons. nota de fim de cap.

⁵⁵ Esta avenida (Avenida Gomes Pereira) resulta da ligação entre dois canais circulatórios importantes - Estrada de Benfica e a linha de Sintra -, comumente designada como a Avenida da Estação, pois tem-se como eixo de ligação à Estação de Benfica.

⁵⁶ ASCHER, François - Novos Princípios do Urbanismo *seguido de* Novos Compromissos Urbanos, Um léxico. p. 32

res, onde a mobilidade é seu corolário, os indivíduos são cada vez mais plurais e os seus sistemas de vivência urbana cada vez mais complexos e diversificados. O autor estrutura, depois, esta ideia, numa *sociabilidade em rede*, onde uma “organização em rede gera, de facto, uma nova solidariedade, no sentido em que cria um sistema de interdependências entre indivíduos. (...) O desafio para a democracia é, portanto, o de transformar esta solidariedade comutativa, de facto, numa solidariedade “reflexiva”, isto é, numa consciência de pertença a sistemas de interesses colectivos.”⁵⁷

A tentativa de um *enraizamento social*, desta *sociedade sobremoderna*, é aqui motivo de um discurso necessário para as estruturas físicas e sociais do território em análise, pela criação de um sistema organizativo das suas vivências colectivas, que se tornem agregadoras e catalisadoras de uma rede, mental e física, na construção da tal consciência de pertença a uma colectividade – numa *estrutura de sítios e coisas*.

Notas de fim de cap. II

citações na língua original

⁵² “La costruzione della città – di una parte di città – combina nel corso del tiempo le diverse operazioni sul terreno e l’edificazione, e la complessità del suo risultato non é solo repetizione di tipi o giustapposizioni di tessuti, ma esprime il processo concatenato in cui le forme e i momenti costruttivi si succedono com ritmi propri. Distanze o continuità, allineamenti e vuoti, profili e incontri, terreni edificabili e monumenti descrivono così la sequenza di uno processo temporale concretizzato in forme statiche.” MORALES, Solà - *Spazio, Tiempo e Città*, Lotus, n 50. p. 25

⁵³ “Hay que denunciar la confusión del trazado urbano como proyecto o como permanência, com la banal noción de «espacio público» (o de lugar público) com que recientemente há venido confundiéndose ad nauseam. La plena vigência actual de la manipulación del trazado como instrumento de proyecto exige siempre su comprensión precisamente como parâmetro de referencia común entre las distintas formas construídas de las tramas urbanas y como pauta espacial, sutil però potentísima, de sus transformaciones temporales.” MORALES i Rubió, Manuel de solà - *Las formas del crecimiento urbano*. p. 22

⁵⁵ Segundo Solá morales, as formas de crescimento urbano compreendem-se perante a dinâmica entre P, U, E. Definido “ Parcelación, P, entendida como transformación de suelo rústico em urbano, como atribución de uso urbano a un suelo: Urbanización, U, operación de los elementos físicos colectivos de la ciudad; Edificación, E, Construcción de la edificación.” MORALES i Rubió, Manuel de solà - *Las formas del crecimiento urbano*. p. 78

⁵⁷ ASCHER, François - *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*, p. 47

CAPÍTULO III.

A LIÇÃO DO ESPAÇO-ENTRE

LEITURA DE UM PROJECTO URBANO PARA O BAIRRO DA COVA DA MOURA

“Quando olhamos para a periferia de Lisboa (...) as respostas que encontramos revelam enormes problemas – não temos, portanto, do ponto de vista urbano, do ponto de vista do desenho, nada que possamos propor com segurança, ao passo que, ali, temos um modelo para tentarmos dialogar para aprender. E o interesse (...) é o de olhar para uma realidade e extrair dessa realidade para aprender coisas sobre a cidade, sobre urbanidade, porque aquele bairro é uma espécie de microcosmos, de uma cidade a outra escala; é como se ele fosse a reprodução de uma cidade enorme em pequenino totalmente rodeada.”

Aires Mateus, 2010⁵⁸

O diálogo com bairro da Cova da Moura, complexo objecto social e físico, proporcionou a criação de uma série de alicerces para a intervenção no espaço urbano alargado, partindo dele, encontramos algumas premissas de desenho para o território da Amadora metropolitana. À interpretação desse espaço territorial juntam-se, agora, as especificidades do bairro, as vontades da sua população ou, ainda, as suas diversas carências sociais e físicas, dando corpo a um conjunto de fragilidades e potencialidades.

Este conjunto de ideias acabou por constituir uma série de reflexões e tornou possível a construção de uma linguagem crítica e enriquecedora da relação do bairro com o seu em torno. Mas, essa ideia de relação acabou, depois, por conceber uma

⁵⁸ Aires Mateus, Manuel - A Lição de Desenho *in* SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 147



33.



34.

33. Planta da zona de Intervenção (Amadora-Lisboa).

34. Vista aérea da zona de intervenção do projecto urbano para a Cova da Moura.



lição para o pensamento sobre o seu *espaço-cidade*. E, a sua compreensão vai além da representação mais rígida da resposta àquele repto lançado em relação às necessárias melhorias da realidade do bairro, constituindo, antes, a tentativa em criar uma *linguagem interpretativa*, uma lógica que supere a intervenção fechada à escala do bairro e se torne “objecto de resposta” para o verdadeiro *paradigma da Amadora metropolitana*. Esse paradigma não se configura na problemática de um dado bairro, mas antes no constrangimento físico do espaço alargado gerado por aquela construção entre infraestrutura, unidades compositivas, massa crítica e tempo.

A *lição* de um projecto urbano para a Cova da Moura parte, de facto, de um *case study*, mas agiganta-se na formação de uma “metodologia”, uma forma de acção mais abrangente e generosa em relação à cidade.

Para a compreensão dessa “metodologia” será importante, em primeiro lugar, abordar a história do bairro numa breve descrição da sua formação física e social.

O Bairro da Cova da Moura, tido como bairro crítico ou “prioritário”, é revelador do panorama que se vivia no espaço periférico de Lisboa na última metade do século XX. Constitui-se como parte integrante de um dos primeiros subúrbios de Lisboa, a Amadora, e, ainda como uma realidade física e social determinada no pós-25 de Abril.

“O bairro situa-se num terreno com um declive elevado e abrange uma área de cerca de 16, 5 ha na área oriental do Município da Amadora, muito próximo de Benfica (Lisboa), sendo administrativamente partilhado pelas freguesias da Damaia e da Buraca, embora, a maioria do território se localize nesta última.”⁵⁹ Este ganha corpo perante a fixação da massa crítica proveniente daqueles *movimentos urbanos* (retornados das ex-colónias portuguesas e ainda populações provenientes de outras zonas do país) e na formação de um mercado paralelo de habitação que absorveu os segmentos da procura insolventes para o mercado formal. A sua população apresenta em geral uma estrutura demográfica, comparativamente ao seu em torno, muito mais jovem. A qualificação dos seus habitantes é baixa, o que gera um perfil sócio-profissional pouco qualificado.

A anatomia do bairro é reveladora do seu poder de fixação e, portanto, do seu crescimento explosivo. A sua população é uma marca física nesta construção, sendo na sua maioria de etnia africana e de particular incidência em habitantes provenientes de Cabo Verde, esta é consequência da “nossa descolonização que acabou por fabricar este lugar, que provocou a necessidade de compactação de ondas de gente que chega. A história fica marcada fisicamente, e este é um valor que é necessário deixar patente nesta condição urbana.”⁶⁰

O *Bairro da Cova da Moura* surge pela oportunidade gerada no abandono da exploração agrícola de uma quinta rural – a *Quinta do Outeiro*.⁶¹ A *apropriação* deste

⁵⁹ MENDES, Luís - Urbanização clandestina e fragmentação sócio-espacial urbana contemporânea: o Bairro da Cova da Moura na periferia de Lisboa. p. 60

⁶⁰ AIRES MATEUS, Manuel - A Lição de Desenho in SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 146

⁶¹ A Quinta do Outeiro é uma construção de valor histórico do século XVIII. O edifício comporta uma capela (em honra da Nossa Senhora dos Prazeres) com um altar forrado em talha dourada alusivo ao Barroco/ Neoc-



35.



36.



37.



38.

35. Quinta do Outeiro.

36. Vista sul do Bairro da Cova da Moura delimitada pela Avenida de República.

37. Vista norte do Bairro da Cova da Moura.

38. imagem aérea do Bairro da Cova da Moura (limitado a norte pela Linha de Sintra, a Sul pelo IC19, a nascente pela Buraca e a poente pela Damaia).

espaço de génese rural começa inicialmente segundo uma lógica de parcelário, onde os espaços conformam a ideia do lote de pequenas dimensões em construções unifamiliares e isoladas e, depois, num segundo momento algo explosivo, propaga-se num espaço edificado mais desordenado e desalinhado, gerando quarteirões mais densos e espaços vazios mais intrincados. O seu espaço residencial é, em geral, composto por habitações com uma mínima qualidade construtiva, á parte de algumas construções frágeis na sua orla nordeste – zona mais degradada do bairro. O edificado não apresenta na totalidade a ideia de barraca, de cabana, mas expõe um espaço de crescimento cumulativo de habitações, em geral, de alvenaria, que se sobrepõem, chegando muitas vezes a comportar 3 pisos, desenhando todo um conjunto de varandas, passagens e escadas exteriores por onde se faz o acesso aos pisos superiores; ou ainda, a sua contiguidade, em forma de diminutos lotes que se vão adaptando á topografia.

Deste crescimento resultou um espaço habitável mais denso e flexível, por ser capaz de acolher sucessivas vagas de novos habitantes e consolidar as suas estruturas residenciais, mas menos desenhado; e, ainda, um espaço público menos legível, mas mais orgânico e caracterizado por um conjunto de ruas, becos, vielas, alargamentos e pequenas praças que acabavam por ser a extensão da casa para a rua, na tentativa de ganhar espaço habitável.

A imagem do bairro, aquela que é construída pela informação que recebemos dele, tende a formar-se como um espaço compacto e degradado, um local inseguro e como enormes fragilidades sociais, e por isso menos apelativo. Contudo essa parece não ser uma imagem completamente fiel.

“Chegar à Cova da Moura foi uma enorme surpresa. Eu tinha uma ideia da Cova da Moura fabricada por informação de outras vias, achava que sabia o que era. Na verdade, a minha maior surpresa, à chegada, foi descobrir um bairro que era uma espécie de cidade consolidada, ao contrário da gigantesca periferia à sua volta. Essa impressão de cidade consolidada, dada pela densidade urbana, parecia transmitir-se à população. (...) A Cova da Moura é um lugar, muito ao contrário daquelas não identidades que estão em torno.”⁶²

A dinâmica social do bairro constitui-se, ao longo do tempo, como uma das suas maiores potencialidades; as relações de sociabilidade, a ideia de vizinhança, de auto-construção na inter-ajuda da edificação do seu espaço físico (dinâmicas djunta mon) e, portanto, o sentimento de pertença, resultam como marcas sociais daquele espaço informal e acabam, ainda, por consolidar a ideia de comunidade, de um lugar habitado.

Perante o desafio lançado pela trienal e a intenção de uma intervenção que vá

lássico. O edifício principal contem painéis de azulejos representativos do campo, (alusivos ao sermão de Stº António aos peixes e de São Francisco de Assis recebendo os estigmas).

⁶² Aires Mateus, Manuel - A Lição de Desenho in SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 141



39.



40.



41.



42.



43. - 44.

39. Vista do interior do bairro para a Falagueira
 40. - 41. Vista do interior do Bairro da Cova da Moura
 42. - 44. Dinâmicas de Bairro

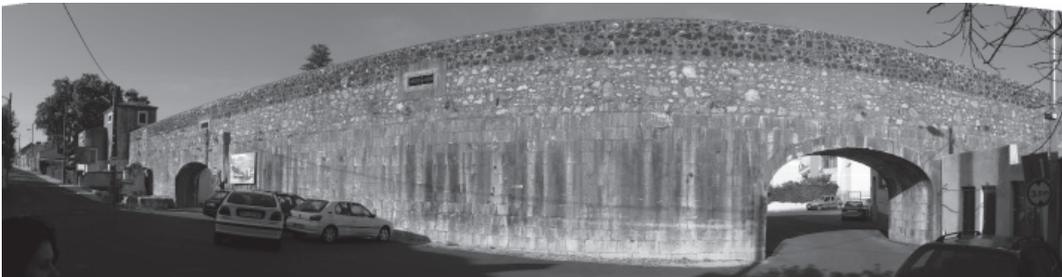
além da sua conformação física e conecte o bairro com as suas envolvências, surge um desígnio urbano baseado em alguns valores fundamentais do bairro e, depois, daquele território. Contudo, estes valores não se esgotam em si, mas demarcaram, talvez, as primeiras premissas de intervenção.

Essas primeiras formulações designam-se, deste modo, perante essa ideia de dinâmica social e, portanto de uma certa *energia urbana* existente naquele lugar habitado; na sua densa *conformação morfológica* e delimitação de um lugar físico e social, logo, numa metáfora à *cidade consolidada* e a uma *muralha abstracta* que a conformava; depois numa ideia de continuidade, fisicamente marcada pela estrutura do *aqueduto das águas livres*; ou, por fim na falta, insuficiência ou degradação de elementos de uso colectivo e estruturantes das relações no espaço comum da cidade, as estruturas de interesse *colectivo* e o *espaço público*.

Aquela *energia urbana* do bairro é contida na inversão da lógica da cidade periférica, onde o espaço vazio é, ali, socialmente construído e significado. Este não tem a índole dos espaços sobrantes, regulares e descaracterizados entre as edificações comuns do espaço do subúrbio e, talvez por se comportar numa escala menor, acaba por desenhar relações sociais mais próximas, nesse espaço “vazio”. Estas relações são resultado da vivência de uma espaço público irregular que decorre da uma aglutinação cúbica do espaço residencial e, acaba por gerar um *sistema orgânico* presente no espaço não construído do bairro. Esse espaço não construído insinua a rua como um espaço público de *permanência*. A rua é, ali, fruto de um tipo de convivencialidade não ocidentalizada, não tanto uma ideia de largo ou praça que dominam alguns dos princípios do espaço público da cidade europeia, mas sim a ideia daquelas ruas “africanizadas”, onde o percurso resulta como aglutinador e condensador de funções. A rua torna-se, aqui, o ponto de encontro nas vivências de grupo e, é bem visível no espaço “à porta de casa”, em pequenos alargamentos, nos espaços contíguos a cafés, restaurantes, cabeleireiros e barbearias.

A anatomia urbana, numa leitura a preto e branco, reflecte a mancha construída do bairro através de uma densa *malha apertada*. Esta parece conter o valor do tempo, através da *sedimentação* sucessiva do casario segundo compactos quarteirões e ruas apertadas, uma morfologia característica dos centros mais antigos. A conformação espacial típica de uma cidade consolidada que têm as suas próprias vivências e valores, que se foram acumulando ao longo do tempo, e, claro os seus próprios problemas, numa realidade que não parece ser substituível.

Essa *configuração espacial* foi também muito determinada pelas características topográficas do lugar, a ideia de colina com uma forte inclinação, especialmente a norte, ou a conformação de um planalto elevado a Sul, a sua limitação pela Avenida da República, o talude da Rua do colégio ou os muros da Escola D. João V (a poente) compõem um conjunto de circunstâncias físicas características da sua *delimitação*.



45.



46.

45. Panorâmica do Aqueduto na Buraca
46. Vista do Aqueduto na Damaia

E, portanto, configuram uma ideia de *muralha*⁶³, uma marcação mais física, porque demarcada pelo declive acentuado e pela avenida que forma uma espécie de cerca; ou mais mental, pois ligada à ideia de limite, de fronteira, de linha que demarca uma identidade. Uma muralha que se configura na ideia de limite, uma ambiguidade entre uma relação de fecho, de barreira e a caracterização do lugar, do seu estatuto de bairro.

À parte de uma análise mais restrita ao bairro, houve, naquela escala alargada do território, duas realidades que se tornaram importantes na constituição de um discurso interventivo, estas desenvolveram-se pelo estudo da análise funcional do território construído e nas visitas ao local.

Nessa análise funcional, num primeiro estudo bidimensional, deparámo-nos, com alguma surpresa, com a enorme variedade de *estruturas de serviço público* que poderíamos integrar num discurso potenciador da melhoria das relações no espaço comum da cidade. Na visita ao local, deparámo-nos com a enorme dificuldade em chegar até elas (a pé), na sua degradação ou, até, na sua feiura. Partir da Cova da Moura para chegar à Reboleira, á Falagueira, à Venda Nova, a Benfica, a Alfragide ou à Buraca e aos seus principais pontos de interesse parecia não ser a tarefa mais entusiasmante. Foi assim, que também, aqueles *objectos construídos de interesse colectivo* se tornaram uma premissa fundamental de projecto.

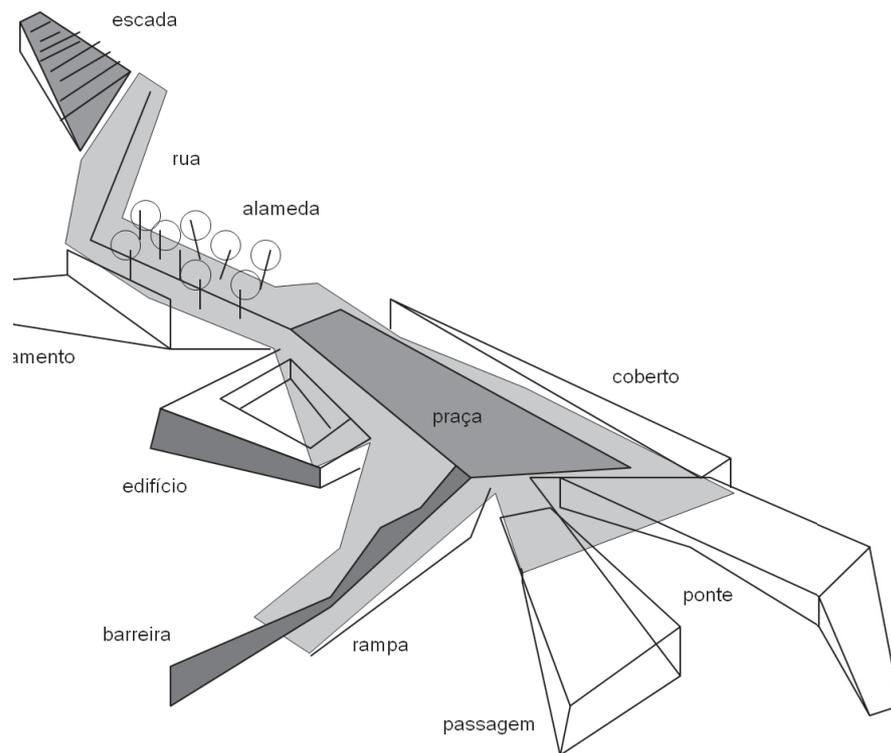
Depois, o Aqueduto,⁶⁴ uma marcante materialidade, é muro denso e compacto, é arco ou arcada, ou simplesmente, uma inscrição pontuada por respiradouros e clarabóias (mães de água), uma *estrutura topográfica* que se adequa, à sua maneira, às condições físicas dos vários lugares e que cria uma forte, ainda que algumas vezes quase mental, *continuidade linear*. Como signo gráfico, este torna-se premissa de projecto pela metaforização de um *canal comunicante*, um veio que transportava uma *forma de vida* (água) e, que neste caso, seria motivo para transportar uma certa *qualidade urbana*.

Partindo daquela *muralha*, daquela *morfologia consolidada* e de toda a sua *especificidade social*, este canal comunicante⁶⁵, este veio, é a metáfora mais física de um

⁶³ “O encerramento do espaço urbano está ligado, na cultura ocidental, à necessidade do reconhecimento do limite, da fronteira.” GRANDE, Nuno - O Verdadeiro Mapa do Universo: Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa. p. 41

⁶⁴ Uma arquitectura infraestrutural, o Aqueduto das Águas Livres de Lisboa foi mandado construir por D. João V em 1731. A extensão do seu troço principal comporta 14 km, em que 8 dos quais se localizam no Município da Amadora.

⁶⁵ A propósito da Lisboa 94, a recuperação do Aqueduto da Águas Livres foi motivo para a revitalização de percursos na cidade-centro (“abridor de percurso” – pela reconversão de espaços-percursos em Campo de Ourique, pela ligação às arcadas de Alcântara ou, pela, limpeza e manutenção da Mãe de Água da Pr.ª da Alegria no percurso de ligação do Cais do Sodré ao “Rato”). No entanto essa mesma qualidade regeneradora, que o aqueduto partilhou com a cidade, wem relação ao seu espaço público quando esta era Capital da Cultura (em 1994), era na periferia completamente anulada. Como confessa José Manuel Fernandes: “diz-me um engenheiro da E.P.P.A.L, em quase desespero, que, depois de uma notável obra de recuperação do troço do nosso aqueduto no calhariz de Benfica (as famosas clarabóias cilíndricas, vê-se quando se desce do Pina-Manique para a II Circular, numa serpenteante via rápida), a Junta autónoma das Estradas, a propósito do “nó da CRIL” da Buraca, em construção, se propõe agora cortar o aqueduto para – nada mais – fazer passar um acesso à auto-estrada circular de Lisboa.” FERNANDES, José Manuel - Lisboa em obra(s). p. 197



47.



48.

47. Diagrama ilustrativo da ideia de indutor de urbanidade - urbanduto.

48. Diagrama inicial da ideia de pontos e percursos importantes da malha urbana.

suporte *indutor de energia urbana* perceptível no bairro, que será conduzida, através do território, com o intuito de produzir uma certa qualidade urbana, de induzir nos lugares relações de vida colectiva, de lhes conferir *urbanidade*.

A continuidade linear, sugerida pelo aqueduto, dava agora corpo a *percursos urbanos* que iriam restabelecer relações entre as várias partes da Amadora metropolitana. Designados de *Urbandutos*, estes *indutores de urbanidade* pretendiam criar conexões entre os vários lugares e a Cova da Moura, e portanto, permitir uma maior fluência de indivíduos e grupos entre os vários espaços da Reboleira, da Falagueira, de Benfica, da Buraca, da Damaia ou de Alfragide.

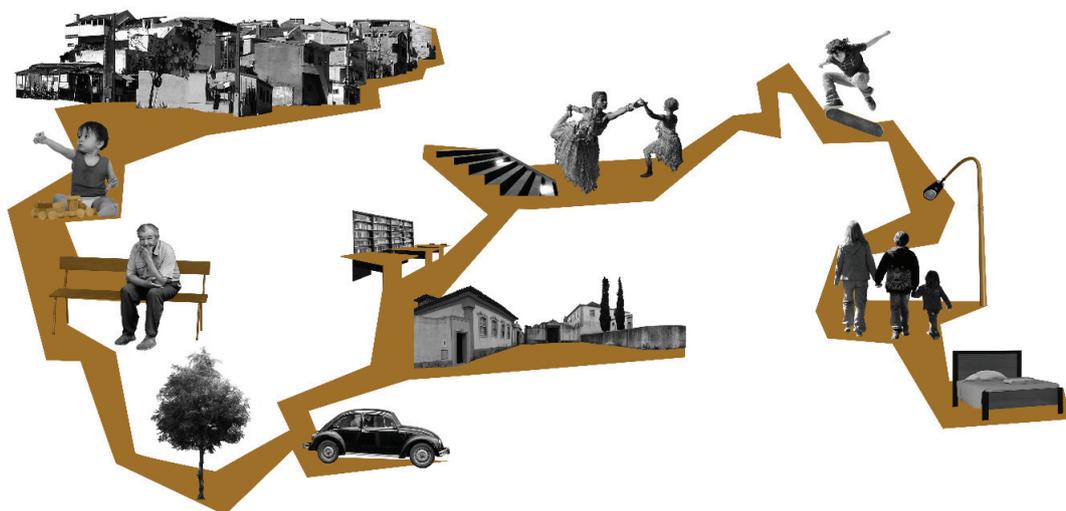
Como canais comunicantes, estes percursos têm a sua maior importância ao nível do peão.⁶⁶ Relacionando-se com uma estrutura circulatória maior, pretendem reorganizar uma rede que afaste aquela ideia do acantamento do peão e do advento do automóvel trazido pelos desígnios do planeamento funcionalista e, reconsidere na periferia uma *estrutura de sítios e coisas* que seja apropriável através de um sistema pedonal, que exclui essas diversas barreiras pela criação de um conjunto de permeabilidades mais escavadas ou suspensas, mais físicas ou mentais.

Um percurso urbano seria assim o resultado, em primeiro lugar, da necessidade de ligar os vários lugares perante uma lógica de proximidade (reclamada nas permeabilidades entre os vários mosaicos constituintes deste subúrbio e na diluição, á escala do peão, das suas barreiras infraestruturais); depois e em segundo lugar, a *inclusão* daqueles *objectos de interesse colectivo*⁶⁷ no desenho de um percurso, já não com o automóvel como modelo exclusivo mas com o peão como primeira condição. Um *indutor de urbanidade* deveria, nesta lógica, considerar um desenho mediado por um conjunto de *infraestruturas de escala variável* de uso colectivo, através de passagens (pontes ou túneis), escadas, rampas, cobertos, ruas e alamedas, edifícios públicos, estacionamentos, largos e praças, gerando uma espécie de circuito de espaço público que criaria alguma permeabilidade entre os vários “mosaicos” construídos da Amadora metropolitana.

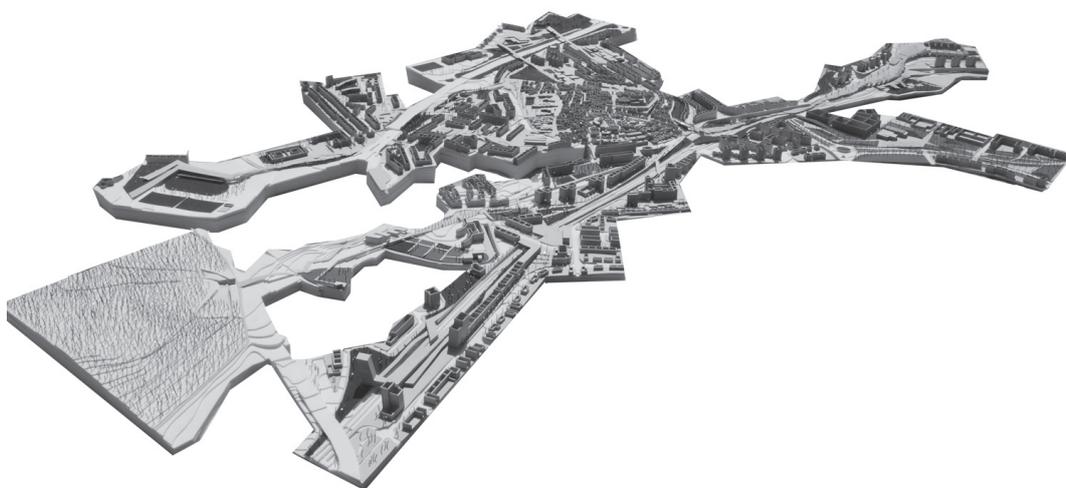
A sua leitura, apesar de se referenciar por uma aparente relação linear entre os dois lugares, condensa um conjunto de acontecimentos que se proporcionam através

⁶⁶ O acantonamento do peão fez esquecer a sua importância com elemento essencial na mobilidade urbana. Como refere Jorge Carvalho, é, agora, necessária a mudança de paradigma da mobilidade, centrando-a nas pessoas e educando uma “geração que cresceu na prisão provocada pelo automóvel.” Também ele propõe que, agora, se questione “como é que uma cidade de individualidades se pode transformar numa cidade de oportunidades colectivas?”. Ao que, o mesmo, atenta que a articulação do território se deve reger por percursos de mobilidade que integrem *módulos de convivência* – centros de saúde, equipamentos, escolas, centros culturais – gerando uma rede de percursos para o homem, onde as *centralidades* acontecem. CARVALHO, José (2010), “...more city”, Seminário internacional Active Access - The city on foot, Centro Cultural e de Congressos de Aveiro, 18 de Março.

⁶⁷ “Os da Kova querem que o seu habitat se integre, sem paternalismos ou populismos, nessa cidade dita “oficial”, e desejam, como qualquer “ser urbano”, utilizar os equipamentos e as infra-estruturas em seu redor, de modo qualificado: estações ferroviárias mais (pluri)funcionais, centros cívicos mais ecuménicos, escolas mais acolhedoras, centros de dia e creches mais inter-classistas, pavilhões e campos desportivos mais polivalentes, parques e jardins mais abertos à comunidade. Sim, “falemos de casas”, embora encarando a cidade como a maior de todas elas.” Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Estratégico. Cons. anexo p.169



49.



50.

49. Esquema conceptual de urbanduto - esquema elaborado com base nas dinâmicas urbanas presentes no inductor de urbanidade entre a Cova da Moura e Alfragide.

50. Maquete de turma com os vários percursos urbanos

de relações entre espaços que lhes são transversais, e por isso, um indutor não se figura numa relação mais fixa e linear entre dois lugares, mas pontua no ser percurso um conjunto de estruturas que pretendem cozer as várias realidades que lhes são adjacentes – uma *ligação linear* que se desenha por um sistema de *relações transversais*.

O conjunto de acontecimentos ao longo do percurso pretende criar uma sucessão de práticas no espaço público, de *espaços-entre*, uma renovação cíclica das experiências de sociabilidade e por isso, pretendem-se como regeneradoras daquela energia urbana e, portanto, *geradores de urbanidade*. Este conjunto de acontecimentos balança-se na tentativa de repensar um espaço de equilíbrio e simbiose entre a identidade de um espaço de carácter mais confinado da rua e a interpretação do espaço mais alargado da avenida ou da praça como projecção colectiva do indivíduo. Uma mediação que parte de um modelo presente no espaço comum do bairro da Cova da Moura para o seu em torno e que pretende relacionar e adaptar-se a diferentes escalas.

Estas conexões, não se pretendendo unidireccionais, geram a ideia de troca e partilha de vivências urbanas para aqueles que partem do bairro ou chegam até ele. A sua leitura deve fazer-se através de um sistema em rede que conecte os vários dinamos deste território e lhe confira uma maior permeabilidade – um *sistema circulatório* -, que ao nível do peão, se percepcione, não só naquelas relações lineares geradas pelos referidos *indutores de urbanidade* mas, também, nas vivências das estruturas colectivas que lhes são contíguas – ou na sua transversalidade.

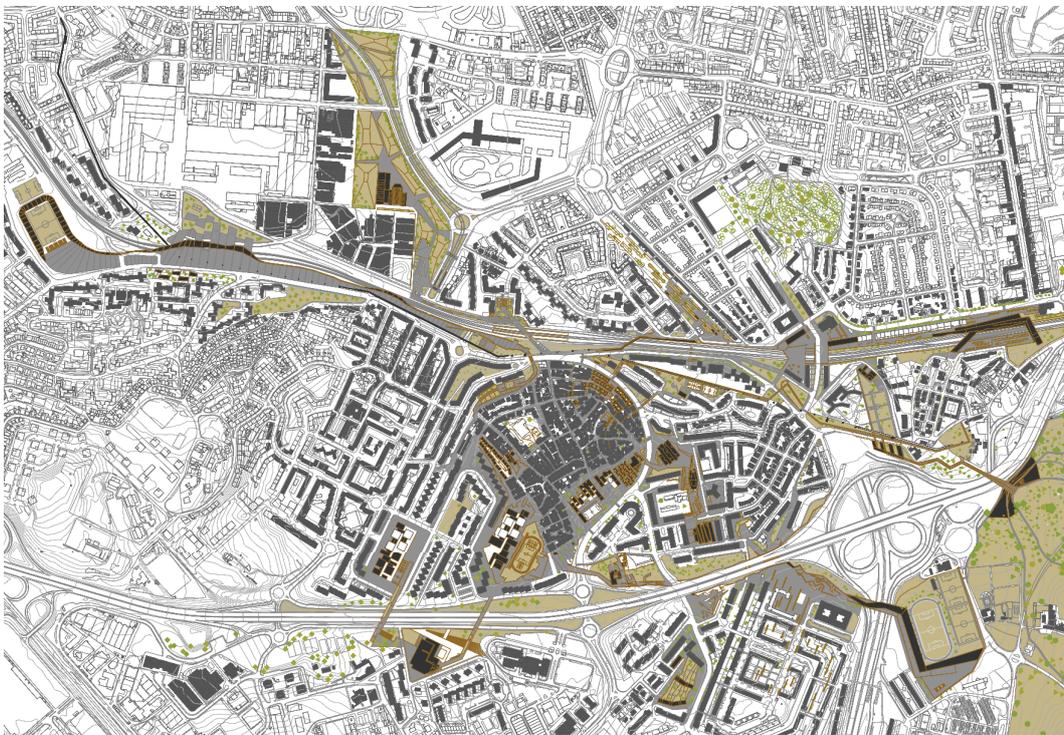
Quando estes percursos, partem ou chegam ao bairro, desenham-se na ideia de um espaço público de relações filtradas, no vencimento dos vários desníveis através de escadas inseridas pontualmente ao longo da sua orla, na transição de escalas, na consolidação das suas frentes edificadas pela reconversão de espaços baldios ou descharacterizados ou, ainda, na requalificação dos planos marginais do bairro.

O tema da habitação comporta-se, também, no seu valor de integração no espaço urbano. Partindo do espaço vivido da rua, o estudo da *casa-pátio* como lugar confinante ao espaço exterior cria uma lógica de pequenos alargamentos, comuns e partilhados. A casa desenha-se, genericamente, sobre três princípios fundamentais; em primeiro lugar, na zona oeste do bairro pela transição de escala com o as estruturas residências da Damaia (habitação colectiva), onde se propõe “a substituição da frente residencial mais degradada, por um novo conjunto de módulos habitacionais, de tipologia evolutiva, dispostos em torno de um pátio alongado que acompanha “organicamente” o declive do terreno, entre galerias e escadarias.”⁶⁸ Depois, na frente Sul, num planalto elevado, a habitação compõe a frente edificada através de uma sobreposição de volumes que vence o declive, reconstitui a frente urbana do bairro, fazendo a transição para a avenida da Republica. Por fim na sua orla noroeste, a composição entre os volumes habitacionais procura responder à zona mais degrada

⁶⁸ Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Projectual, Urbanuto #1: Kova – Damaia. Cons. anexo p. 172



51.



52.

51. Esquema de localização dos urbanamentos
52. Planta da proposta de Turma. **Cons. anexo p.**



através de um “novo conjunto de habitação social, (...), tendo o pátio como princípio estruturante. Este é, não só, um elemento da esfera doméstica mas, também, uma ligação ao espaço comum da rua.”⁶⁹ As casas são fruto de uma relação intensa com a rua e partem dela para fora, para a cidade, ou para dentro, para o indivíduo, o pátio ou a galeria são os principais valores das habitações.

As várias conexões físicas, partindo do bairro, iriam desenhar-se conforme os diversos contextos que encontravam, moldando os seus próprios fundamentos perante as fragilidades ou potencialidades de cada lugar.

“Neste sentido, e como estratégia de turma, optamos por estabelecer e desenvolver, ao longo do ano lectivo, sete conexões físicas, sete “derivadas” urbanas, enfim, sete *Urbandutos* entre a Kova e as suas envolventes: Damaia, Alfragide, Buraca, Monsanto, Benfica, Falagueira e Reboleira.”⁷⁰

Na *Damaia*, este percurso urbano teve a intenção de “quebrar as barreiras físicas e sociais que enclausuram, não apenas o Bairro da Cova da Moura, mas também alguns dos equipamentos existentes na vizinha Damaia.”⁷¹ As estruturas escolares – Escola D. João V na Cova da Moura e Escola EB 2/3 Pedro D’orey da Cunha na Damaia –, muradas e sem entradas perceptíveis, impelidas contra as grandes infraestruturas ou rodeados por altos prédios de rendimento, foram o ponto de partida para a sua inserção num percurso que as desenha, agora, como espaços mais abertos à cidade e mais relacionados com os espaços a Sul do IC19, através de dois atravessamentos pedonais elevados. “Na transposição dessas “barreiras” urbanas, geram-se novos pontos de chegada, como praças, alargamentos, e equipamentos desportivos (piscina, campo de jogos, pavilhão de ginástica) que incentivem a vivência entre as escolas e os bairros”⁷² e, portanto, mais integrados como estruturas de uso colectivo.

Um segundo caminho urbano parte “desse interior “orgânico” e estende-o para lá do IC19, lançando uma nova linha de mobilidade, entre espaços públicos e equipamentos de proximidade. Não se pretende criar uma “fachada nova” para a “Kova”, escondendo aquilo que o bairro tem de característico; procura-se, antes, induzir uma nova urbanidade que integre a sua escala e morfologia, num desenho potenciador de permeabilidades e conexões.”⁷³ Essa nova urbanidade, que vai ao encontro de *Alfragide*, configura-se em espaços topográficos desenhados por um jogo de sucessivas

⁶⁹ Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Projectual, *Urbanduto #1: Kova – Damaia; Urbanduto #3: Kova – Buraca e Urbanduto #5: Kova – Benfica*. Cons. anexo p.180

⁷⁰ Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Estratégico. Cons. anexo p.167

⁷¹ Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Projectual, *Urbanduto #1: Kova – Damaia*. Cons. anexo p.172

⁷² Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Projectual, *Urbanduto #1: Kova – Damaia*. Cons. anexo p.172

⁷³ Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Projectual, *Urbanduto #2: Kova – Alfragide*. Cons. anexo p.176



52. - 53



54.



52.Extracto da planta da proposta de Turma. Urbanducto 1 Cova da Moura - Damaia
53.Extracto da planta da proposta de Turma. Urbanducto 2 Cova da Moura - Alfragide
54.Extracto da planta da proposta de Turma. Urbanducto 3 Cova da Moura - Buraca

plataformas, blocos telúricos, escavados por pátios e fendas que dão origem a percursos pedonais – Centro de Dia, Lar de idosos, Creche e estacionamento; ou ainda, na reconversão da Antiga Quinta do Outeiro, que integra, agora um Centro Cultural, salas de exposições, auditórios exteriores e uma residência temporária. “Semi-enterradas, estas últimas valências, alinham-se ao longo de uma parede-barreira sonora que protege o conjunto da presença do IC19, e que se prolonga, sob esta via, num novo contínuo de espaços de usufruto público – parque de skating, passeios e jardins urbanos -, integrando e requalificando, por fim, o topo norte do bairro de Alfragide.”⁷⁴

Uma terceira conexão urbana pretende relacionar os tecidos da Cova da Moura com a *Buraca*, estes, como consequência de uma morfologia de carácter mais orgânico e espontâneo ou mais formatado e ortogonal, pretendem-se agora mais comunicantes. Um percurso que integra um conjunto de estruturas de serviços pelo centro cívico da Buraca - através do mercado municipal, do jardim infantil, da igreja, da junta de freguesia e parque de estacionamento -, ou ainda, recreativas, como é exemplo o parque de skating, ou Estádio Pina Manique. Estas são desenhadas como objectos integrados numa espécie de camada, um layer pedonal conseguido por “uma progressão fluida de plataformas-cobertura ou de plataformas-fachada, (...) (que) procura(m) afirmar um diálogo democrático entre as fachadas dos edifícios e a própria cidade – da privacidade da habitação, ou da clausura da Igreja, à transparência do Pavilhão Multiusos, da Junta de Freguesia ou, o Mercado Municipal.”⁷⁵

Depois a proximidade ao Parque Florestal de *Monsanto* torna-o um ponto fulcral na importância que os espaços verdes desempenham na cidade subúrbio, porque quase inexistentes, porque anulados na lógica do espaço público ou porque pouco rentáveis, dão origem a um percurso que se configura através de experiências de recreio e lazer. Aliam a ideia de um percurso contíguo ao muro do aqueduto, segundo um “passeio verde” que se traduz em Monsanto por uma plataforma que contém auditórios, cafetarias e, ao longo do parque, um conjunto de percursos cicláveis e pedonais.

Num quinto momento, na ligação a *Benfica*, constrói-se um percurso urbano que tenta requalificar “as margens” da Linha de Sintra para Este, este indutor de urbanidade é desenhado através de “sucessivas pontes urbanas, que desenharam percursos e espaços de permanência – passagens, plataformas, passeios e jardins públicos.”⁷⁶ Partindo da Cova da Moura, este actua em alguns espaços degradados pela sua integração no espaço público através “cascas urbanas – intervenções programáticas em

⁷⁴ Idem

⁷⁵ GOMES, Eurico; CONTENTE, Rui in SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 188

⁷⁶ Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Projectual, Urbanuto #5: Kova-Benfica . Cons. anexo p.180



55.



56.



55. Extracto da planta da proposta de Turma. Urbanducto 4 Cova da Moura - Monsanto
56. Extracto da planta da proposta de Turma. Urbanducto 5 Cova da Moura - Benfica

edifícios em ruína – possibilitando o atravessamento interior e a dinamização sócio-cultural da Kova.” Para além daquelas “cascas habitadas” inseridas como percursos dentro do bairro, a permeabilidade é ainda um motivo para desenhar os vários espaços ao longo do canal ferroviário, estes pontos têm-se como um processo daquelas relações transversais à linha – unindo as suas “margens”. O remate deste caminho urbano é protagonizado pela renovada Estação Ferroviária de Benfica, agora desenhada como “objecto topográfico”, gerado por diferentes fluxos de comboios e passageiros. “Este edifício estabelece uma marcação visual na paisagem metropolitana, servindo de ponto focal comum aos viajantes da Linha de Sintra e do IC19, mas também aos cidadãos da Kova, da Buraca e de Benfica.”⁷⁷

A ligação à *Falagueira* desenvolve como tema estrutural um percurso urbano desenhado na relação com um parque verde (uma espécie de avenida-boulevard), na integração de estruturas de mobilidade e, ainda, na renovação de construções industriais obsoletas. Este parte da Estação ferroviária da Damaia e desenha uma estrutura pedonal leve e contínua que se liga ao terminal do metro que flexibilizará a comunicação à futura centralidade da Amadora: a Falagueira. “Propõe-se, para isso, uma reestruturação urbana que, por um lado, estabeleça uma transição suave entre a zona fabril, a Poente, e a zona maioritariamente habitacional a Nascente; e, por outro, desenvolva conexões clarificadoras com os grandes projectos urbanos em curso na freguesia da Falagueira, da autoria dos ateliers RISCO, Foster & Partners e GB arquitectos – apostas do actual Município da Amadora, em implementação.”⁷⁸ Os espaços são desenvolvidos com o objectivo de resolver os vários desníveis entre a colina que conforma o bairro, a linha de comboio e a cota mais baixa a norte. O percurso pretende-se uma plataforma percorrível que resolva o efeito barreira ali gerado, pretende-se, portanto, como um caminho urbano “transformado numa imensa “casa ao ar livre”, inserida num conceito revitalizador e gerador de novas experiências urbanas, entre outros, para os próprios habitantes da Kova.”⁷⁹

E por último, a requalificação de um caminho desenhado num único traço que liga o bairro da Cova da Moura à *Reboleira*. Este, tendo também como objectivo o tratamento do sulco ferroviário, agora para Oeste, dá forma a uma “passeio habitado” formatado pelo desenho de estruturas modelares e flexibilizado nas suas diferentes práticas urbanas. Partindo da Cova da Moura, este percurso explora as várias relações topográficas de “sucessivos elementos modulares de betão (pré-fabricado ou moldado in situ) que se adaptam ao terreno, e às diversas formas dessa “apropriação” – varandas, passeios, rampas, escadas, plataformas para cultivo (hortas urbanas), ban-

⁷⁷ Idem

⁷⁸ Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Projectual, Urbanuto #6: Kova-Falagueira .Cons. anexo p.194

⁷⁹ Idem



57.



58.



57. Extracto da planta da proposta de Turma. Urbanoducto Cova da Moura - Falagueira
58. Extracto da planta da proposta de Turma. Urbanoducto Cova da Moura - reboleira

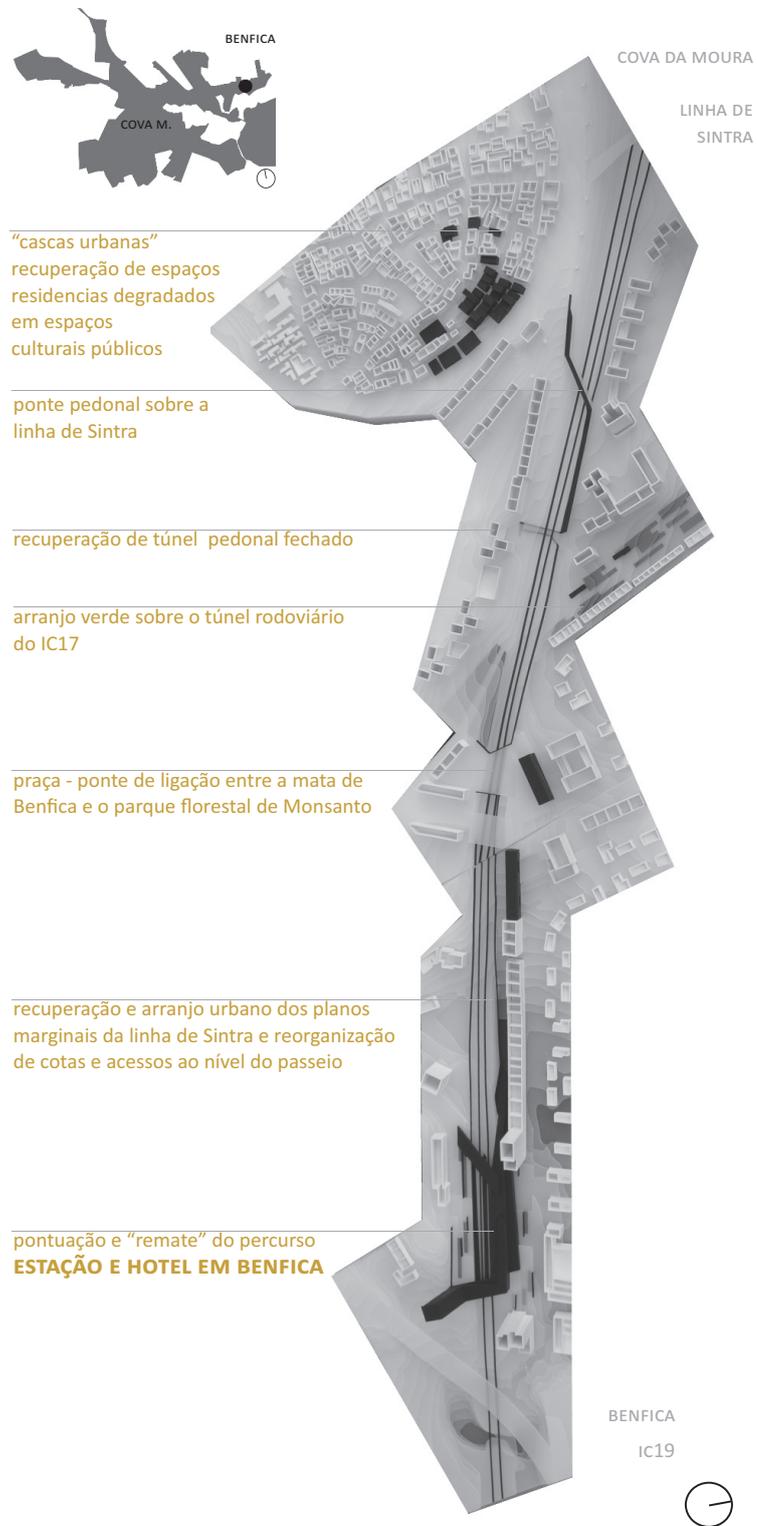
cadras, anfiteatros, campos de jogos, pistas para skate –, obtendo-se, assim, o máximo de opções espaciais, com um mínimo de soluções desenhadas⁸⁰; ou simplesmente de contemplação visual quando contíguo ao Aqueduto; depois, dá, ainda, forma à Estação Ferroviária da Reboleira e ao Estádio José Gomes (Estádio da Reboleira), numa adaptação da forma na concretização do objecto arquitectónico que deriva daquele percurso urbano, que gera e é gerado.

A leitura de um projecto urbano para a Cova da Moura parece lançar-se num discurso de excessos em relação ao espaço público mas, na verdade, ele é um elemento esquecido nos processos de crescimento urbano desta periferia. Os *indutores de urbanidade*, além de lançarem novos espaços de uso colectivo, alicerçam-se, sobretudo, na integração de um conjunto de *objectos pré-existent*s (ver figura X Anexos – análise funcional) e fazem a sua *reconversão* num sistema mais aberto e comunicante com o espaço público, pretendendo inseri-los numa *estrutura de sítios e coisas*, numa rede de vivências urbanas.

O que decorre do estudo das relações de índole colectiva do bairro da Cova da Moura é essa lição do *espaço-entre*, aquele que os seus habitantes conseguem significar através de *práticas comuns*.

A interpretação do espaço-entre, pretende, agora, inverter ou equilibrar a relação entre o cheio e o vazio, entre o seu significado. Na periferia, o espaço não construído – o vazio – é consequência da *ausência do desenho no espaço-entre*, ou melhor, da sua significação colectiva. O espaço “talhado” entre os edifícios é um espaço sobran-te, não tem forma nem intenção, caracteriza-se num desequilíbrio funcional entre as massas construídas e o que delas fica. A *lição* que nos resta pôr em prática é tornar aquele espaço sobran-te um *espaço relacional*.

⁸⁰ Concurso Universidades Cova da Moura - Manifesto Projectual, Urbanuto #7: Kova-Reboleira. Cons. anexo p.194



PROJECTO: ESTAÇÃO E HOTEL EM BENFICA

INDUTOR DE URBANIDADE COVA DA MOURA – BENFICA

Integrada num daqueles indutores de urbanidade (Cova da Moura – Benfica) a renovada Estação de Benfica surge num importante ponto de transição entre Lisboa e Amadora - em Benfica.

A requalificação do “sulco” ferroviário entre a Cova da Moura e Benfica foi motivo para redesenhar os espaços esquecidos da Linha de Sintra numa sucessão de pontes urbanas com diferentes ambivalências (pontes pedonais, passagens-túnel, pontes-praça, passeios e jardins públicos). Com o objectivo de restabelecer o corte provocado pela ferida da ferrovia, estas conexões desejam pontualmente configurar ligações ao longo daquele percurso urbano, sendo o remate desse percurso protagonizado por um edifício-torre - a Estação e Hotel em Benfica.

A estação-hotel destaca-se como um “objecto topográfico” e ganha maior significado a uma escala territorial alargada quando se anuncia sobre a forma de objecto-torre na paisagem metropolitana da Amadora. Como ponto focal, esse objecto-torre é o resultado de uma localização em muito determinada pelas relações que é capaz de criar com importantes vias circulatórias. Este pontua a Avenida Gomes Pereira (e poderíamos designá-la de avenida da estação) que faz a conexão à Estrada de Benfica e, depois, situa-se, ainda, no cruzamento entre a Linha de Sintra e a torção do IC19 em direcção à Buraca.

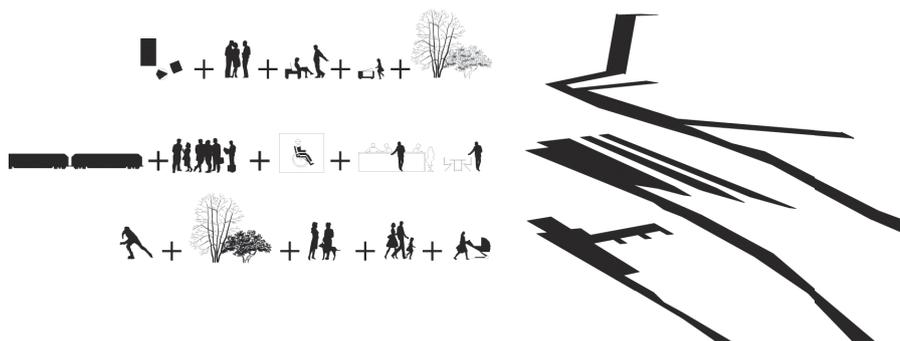
Desenhado sobre o imaginário dos fluxos e do movimento (que a ferrovia sugere) o edifício pretende receber os vários percursos urbanos (que o geram) e transportar os seres urbanos para o seu interior. Na ideia de estação está presente o objectivo de a tornar parte integrante do layer pedonal da cidade. Desta forma é através de um conjunto de extractos (numa sobreposição de camadas) que se desenha o corpo da estação e do hotel.

À topografia do terreno agarram-se os muros-barreira, passeios-plataforma que depois geram o edifício numa espécie de cobertura-plataforma que a partir do passeio concebe uma quinta fachada habitada.

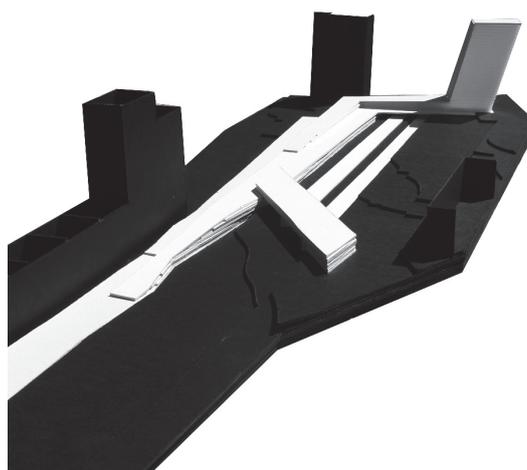
Essa sucessão de layers e fluxos dá, ainda, origem a um corpo vertical e ligeiramente inclinado pois estabelece a transição entre um movimento predominantemente horizontal e o desenvolvimento de uma massa vertical.

Este imaginário de fluxos, torções, metamorfose de movimentos e planos, confluências de linhas, muros e plataformas (pela sua interacção e separação) gera a força criadora do espaço interior e exterior - espaços que se pretendem dinâmicos e comunicantes.

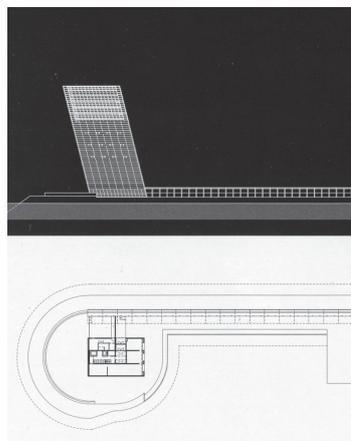
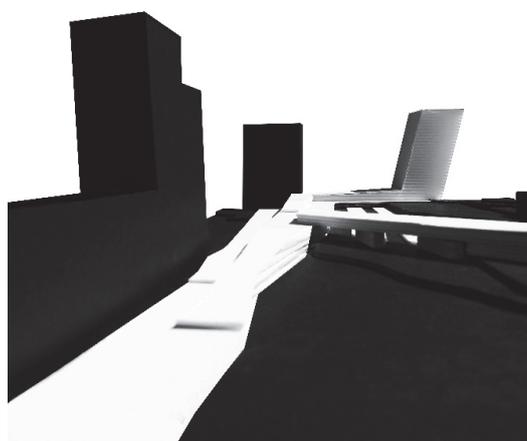
Estes criam um cenário imaginado, um conjunto de imagens recuperadas de outros ideários, referências de outros lugares, de outros objectos (leia-se espaços), de outros programas e funções à cidade. Onde, o projecto parte, não só, da amizade com o espaço que o envolve (pelas relações que com ele estabelece) mas é, depois,



60.



61. - 62.



63. - 64.

60. Esquema de sobreposição de layers da proposta.

61. Maquete da proposta - fluxos.

62. Esquema conceptual de fluxos- Museu MAXXI (Modern Art XXI) em Roma de Zaha Hadid.

63. Maquete da estação e hotel em benfica - transformação de um movimento horizontal (a estação) numa massa vertical, o hotel.

64. Desenho da Torre de Controle Marítimo de Algés de GB arquitectos.

motivado por um conjunto de outras representações (mais pessoais) - imagens que se produzem na relação entre a observação e a memória, entre a análise e, depois, a criatividade.

“Fotografias, desenhos, uma narrativa, o argumento de uma narrativa, o cenário de um filme. Talvez um retrato.

Poderia conter-se aqui a relação entre os projectos ou, por outras palavras, iniciar-se uma interminável procura da essência das coisas. Uma recordação, mas acima de tudo, a determinante vertente da experiência, que age sem aviso, ou seja, que concede e acrescenta significados a cada projecto, momento, pessoa ou coisa.”⁸¹

A essa ideia de analogia, acrescenta-se, ainda, a beleza como um ponto de encontro entre a essência das coisas e os diferentes significados que as suscitam.⁸² É como uma composição (e não uma cópia) entre aquilo que o lugar deseja e necessita, as imagens que estimulam aqueles que desenham os lugares e, depois, a maneira como esse sistema de recuperação de imagens habitadas pode ser lida pelos habitantes desse mesmo lugar – numa espécie de testemunho e ciclo evolutivo de imagens e significados.

O edifício é motivado pelas relações que pretende estabelecer, não só com uma escala territorial alargada, mas também com os bairros confinantes (Bairro do Calhariz de Benfica, Bairro de Santa Cruz, núcleo principal de Benfica, ou, ainda outras estruturas, os pólos escolares a norte da Linha de Sintra).

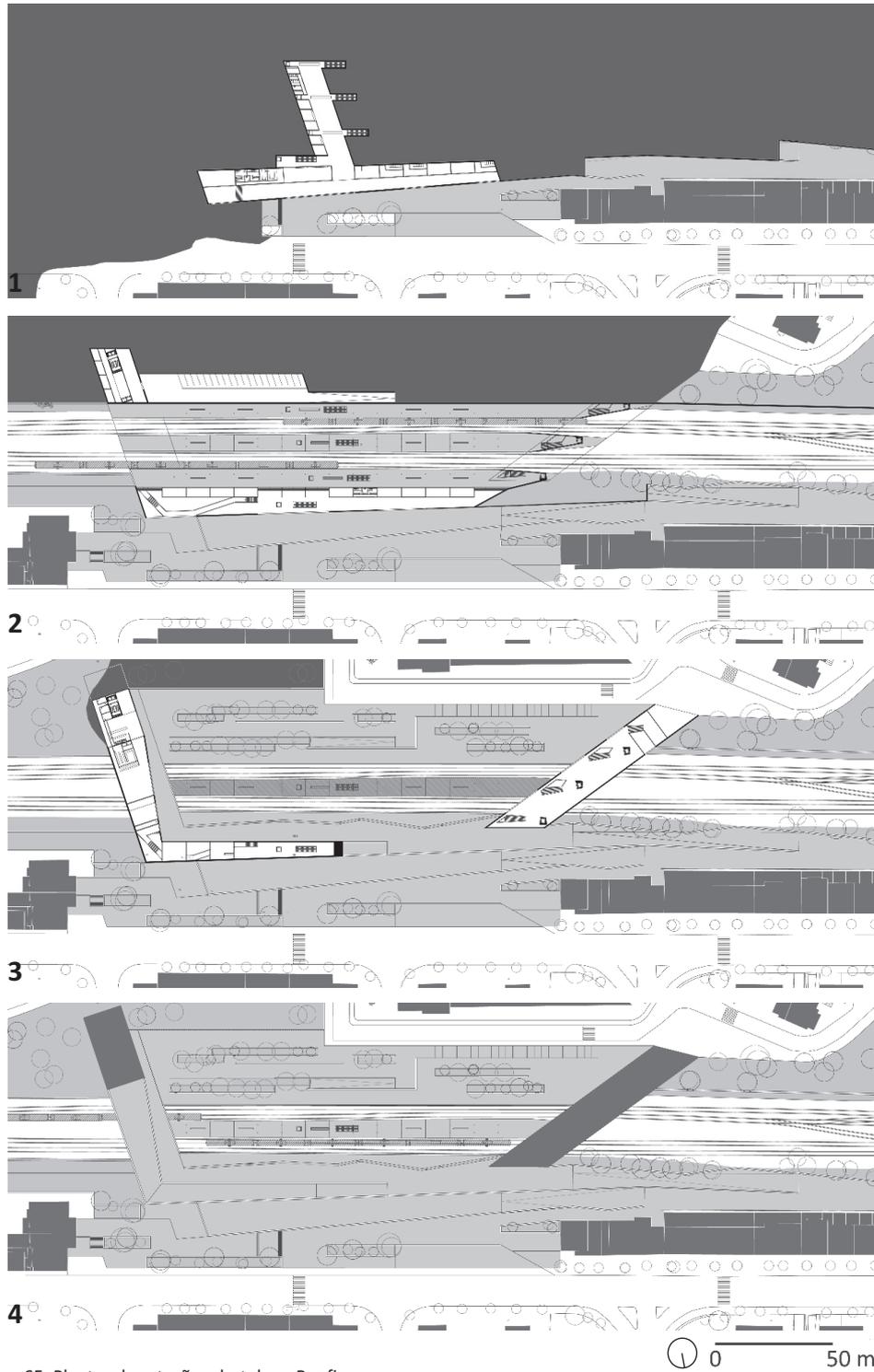
Um primeiro layer desenha a entrada da estação a norte (à cota baixa), através de uma praça desenhada por muros e espaços de circulação. O primeiro piso comporta as estruturas de serviço da estação (bilheteiras, cafetaria, salas de espera, lojas, salas da administração e serviços da estação). Este desenha-se na procura de um espaço que “obrigue” o utilizador a percorrer os vários pisos do edifício, ou seja, a ideia de túnel não se faz num acesso directo entre as duas “margens da linha” (pelo convencional túnel subterrâneo) mas, sim, num edifício que comporta essa capacidade de passagem. O utilizador da estação entra pela cota baixa a norte e é conduzido a percorrer o edifício para chegar às plataformas de acesso ao comboio, para chegar às zonas comerciais, aos espaços de restauração, às zonas de recreio e lazer (a sul), para chegar ao Bairro de Calhariz de Benfica – para chegar à cota alta do outro lado da ferrovia.

O segundo layer comporta o cais da estação (acesso às plataformas do comboio) e as zonas comerciais (lojas), este é, também, fruto do percurso que vem de Oeste (aquele que ladeia a linha de Sintra). O interior transparente permite a comunicação visual entre a zona comercial e o “cais de embarque.”

O terceiro piso desenha-se numa quinta fachada habitada (da estação) e dá acesso ao hotel. Através de uma plataforma habitada, este desenha a entrada do ho-

⁸¹ ROSSI, Aldo – Autobiografia Científica. p. 47. [trad. da a.] Cons. nota de fim de cap.

⁸²Ibidem p. 81 Cons. nota de fim de cap.



65.

65. Plantas da estação e hotel em Benfica

Legenda:

1 - planta cota 86,5 m

2 - planta cota 92,5 m

3 - planta cota 98 m

4 - planta de cobertura

tel, uma praça composta por microarquitecturas, pequenas zonas verdes (que criam espaços de sombreamento) e por uma segunda zona de entrada à cota alta para a estação ou, ainda, espaços de parquemaneto exteriores e o acesso a um estacionamento privado do hotel.

Este terceiro layer, sendo particularmente horizontal, flecte e dá corpo a uma volumetria impositiva – o hotel de Benfica.

Este corpo, ligeiramente inclinado, comporta, nos dois primeiros pisos, todo um conjunto de serviços hoteleiros (restaurante, cafetaria, recepção e zona de estar (lobby) e áreas administrativas. Os restantes pisos comportam as zonas de descanso (quartos duplos e simples) e de limpeza (copas). O espaço de descanso é desenhado de forma tipificada, contudo, é visível a variância do módulo na procura de quartos com diferentes áreas, capacidades e custos. O último piso do hotel – um salão-convívio – comporta um pequeno bar, uma zona para concertos e um espaço de refeição (de carácter temporário, podendo tornar-se um espaço completamente livre). Este espaço transparente permite olhar a cidade, agora, de cima. O layer pedonal transporta o ser urbano para uma outra visão sobre a cidade. Este pode percebê-la, agora, de maneira diferente.

Como remate, este objecto não significará o fecho daquele percurso mas, sob a forma de torre, tornar-se-á uma extensão visual para quem por ela passa ou para aqueles que o utilizam.

ESPAÇO - ENTRE

[ESPAÇO DE RELAÇÃO]

]ESPAÇO DE NEGAÇÃO[

Para a interpretação do espaço-entre na cidade-periférica e a sua consequente significação será necessário abordar alguns princípios da teoria urbana, produzidos na segunda metade do século XX, que fundamentavam, naquela altura, os discursos sobre a cidade. A partir desses discursos, embora gerados por uma distinta cultura arquitectónica, pretendem lançar-se pontes interpretativas, numa progressão feita através de vários níveis de leitura, em relação à caracterização de um espaço que se intenciona relacional.

Partindo da ideia de que aqueles indutores de urbanidade condensam momentos arquitectónicos pela criação de percursos urbanos fundamentados na inclusão desses mesmos espaços colectivos - espaços pré-existentes com capacidade em gerar e regenerar as práticas de apropriação do espaço público, de vivência do espaço-entre - torna-se importante a compreensão destas estruturas como objectos que se relacionam entre si e, portanto, com a cidade, ou, ainda, com um certo contexto e, portanto, com os lugares que lhes são contíguos e que lhes vão conferindo alguma especificidade.

A leitura de um projecto urbano para a Cova da Moura permitiu ler o seu espaço público como uma lição de desenho, em conformidade e numa lógica adaptável, também as estruturas ou espaços de uso colectivo da Amadora metropolitana serão capazes de gerar uma certa vivência nos espaços vazios desta periferia. Essa mesma leitura permitiu olhar para um território real, que cresceu de repente e que não pode, agora, fazer tábua rasa desse crescimento mas, antes, lidar com ele de forma a potenciar as suas várias partes constituintes, os seus espaços significativos. Estes espaços - *espaços arquitectónicos de uso colectivo* - sejam eles largos, praças; ou, escolas, estações ferroviárias, creches, lares de idosos, igrejas, mercados, centros cívicos, quintas históricas (abandonadas), espaços fabris (obsoletos); ou ainda, estruturas como pontes, túneis, escadas e passagens, tornam-se pontos de discussão na permeabilidade deste território, pela sua integração como receptores e difusores de práticas urbanas. Partindo de estruturas pré-existentes, os chamados indutores de urbanidade serão o motivo desenhado para reconfigurar uma nova lógica de espaço de cidade na Amadora metropolitana. Essas estruturas, objectos dinâmicos do espaço-entre, podem agora recriar uma alternativa às rupturas daquele território. De algum modo, estes espaços constituem *pontos* na malha urbana que se distinguem pela sua necessária função em cidade e, deste modo, concretizam-se como objectos de alguma permanência e uso público.

UMA LEITURA CIENTÍFICA

ATRAVÉS DE ALDO ROSSI E NUNO PORTAS, CARLO AYMONINO E ANTHONY VIDLER

Quando Aldo Rossi, apresenta o livro *Arquitectura da Cidade* (1966), faz a revisão do espaço de cidade perante (entre outras) a ideia que esta comporta em si valores de permanência⁸³, este reflecte sobre uma certa continuidade histórica.

Neste território, essa ideia de continuidade histórica, quando nos referimos aos objectos de uso colectivo⁸⁴ é uma ideia perigosa, porque se estes se têm como pontos fixos na estrutura urbana, a sua presença é, em geral, relativamente recente e pouco considerada como relevante, contudo, são pontos que comportam a ideia de *núcleos de agregação*, ou que deveriam ser pensados como algo mais do que meros serviços à cidade - como algo que agrega cidade.

É numa relação binária entre os *elementos primários*, relativos à esfera pública, e a *área-residência*, referente à esfera privada, que Rossi admite que terão de existir esses núcleos de agregação⁸⁵. E, deposita essa qualidade relacional naquilo que ele designou de monumento. Contudo, a carga que o monumento transporta, agora, será a de que este “é um facto singular, elemento morfológico individualizado pela sua presença, configuração e posicionamento e pelo seu significado,”⁸⁶ e já não mais pela sua rigidez ou a função que havia desempenhado desde a sua origem mas, sim, pela generosidade de poder significar uma multiplicidade de usos ao longo do tempo, e portanto, pelo seu contínuo redesenho - uma permanência capaz de incorporar novas lógicas de espaço habitado. É essa qualidade dos *pontos singulares*, que decorre do discurso de Rossi, que torna fundamental a *pontuação* (numa espécie de mapeamento), nestas malhas sobrepostas pelo tempo, daqueles *objectos arquitectónicos*. A sua revalidação permite repensar o espaço-entre como algo que seja apreendido através da requalificação e renovação de *espaços relacionais* entre aquelas unidades compostivas em cisão.

Três anos depois do livro de Rossi, surge em português, no ano de 1969, *A Cidade como Arquitectura de Nuno Portas*.

A revisão científica da Cidade, por Portas, traduz-se por um discurso eloquente naquilo que deveria significar a interpretação do corpo urbano. Como sintaxe arquitectónica, Portas defendia a construção de uma linguagem que assegure coerentes *estruturas de signos*, já que reclamava para a cidade o ultrapassar dos programas

⁸³ Rossi, Aldo - *A Arquitectura da Cidade*, p.98 Cons. nota de fim de cap.

⁸⁴ Alguns dos espaços de uso colectivos foram, ao longo do tempo, pontos significativos de identidade e crescimento deste território. O Aqueduto, as pequenas fontes, jardins ou as quintas rurais são hoje tidos como valores patrimoniais; estações de comboio como os primeiros alicerces na fixação das primeiras aglomerações urbanas ou, ainda depois, as estruturas fabris (constituindo-se como fortes unidades produtivas) que chamavam a este subúrbio novas populações.

⁸⁵ Francesco Milizia, Arquitecto teórico italiano desenvolve estudos sobre os princípios da *Arquitectura Civil*. Este “tratou ao mesmo tempo dos edifícios e da cidade, e dividiu os edifícios urbanos em públicos e privados e um conjunto de elementos que funcionavam como núcleos de agregação.” AYMONINO, Carlo – *O Significado das Cidades*. P. 60

⁸⁶ ROSSI, Aldo - *A Arquitectura da Cidade*, p.104

defeituosos e da arbitrariedade formal mais individualizada, algo que reconciliasse o espaço como uma necessidade humana, entre a edificação e o contexto. A “construção de um projecto” deveria ser, agora, o resultado de um processo de programação arquitectónica (em vez de um programa). Referindo Schulz, Portas expõe este processo como um “objecto intermediário,” que constituiria uma estrutura de objectivos arquitectónicos flexíveis e, portanto, com a capacidade em conciliar programas mais sectoriais e características mais particulares, no entanto, o mesmo, deveria reger-se por ideias prioritárias e interrelações básicas entre factores maiores. A procura de um *processo de projectar* pretendia, para o autor, ultrapassar o esforço do desenho de cidades de uma só peça, de uma ocupação racionalizada de solo e tráfego, de um planeamento bi-dimensional, procurando, antes, um outro modo de fazer e pensar a cidade, através de um processo que se insinuava nos *momentos-chave de concretização arquitectónica*, por diferentes escalas e circunstâncias.

“Um processo em que o sistema de funções se define na sua crescente complexidade em passos estratégicos, permitindo pelo conhecimento na aproximação da realidade, e a estrutura formal o morde com crescente importância da liberdade da interpretação posterior, como se começasse por uma conquista da coerência sintáctica (ou estrutura) para, de passagem em passagem do testemunho, irromper poeticamente cada vez uma nova relação de elementos físicos define novos espaços, da grande á pequena escala.”⁸⁷

O reconhecimento da ideia de sistema, como algo que sendo uma abstracção da realidade pode eficazmente traduzir uma organização, é defendida por Portas quando este refere Ch. Alexander⁸⁸ e os seus estudos acerca das “relações e interacções entre as partes do objecto ou entre os factores do problema que definem o comportamento do todo.”⁸⁹ Pois um sistema tem por base a interacção das suas partes, um comportamento comum que gera essa mesma ideia de sistema. Esse mesmo sistema diz-se *unitário* ou *objectual*, pois comporta um conjunto de relações que explicam o todo. E depois, num segundo género, este pode ainda ser um *sistema gerador* - aqueles que “não interpretam uma coisa, mas antes são compostos de regras que regem a alteração ou geração das partes, que designam o modo de fazer uma coisa.”⁹⁰ Demarcando Alexander, Portas descreve, ainda, que existe sempre uma correlação entre um sistema objectual e um sistema gerador (à semelhança da dicotomia clássica), numa espécie de equilíbrio entre “*sistemas fechados* que não permitem ou mesmo não propiciam novas trocas de informação ou energia com o contexto, e *sistemas abertos*, que admi-

⁸⁷ PORTAS, Nuno - A Cidade como Arquitectura. p.34

⁸⁸ Christopher Alexander, arquitecto e teórico de arquitectura, explicita em *A cidade não é uma Árvore*, as necessárias interacções entre os elementos no espaço urbano, contestando a estrutura rígida da morfologia urbana e a auto-suficiência defendida pelos ideais do modernismo.

⁸⁹ PORTAS, Nuno - A cidade como arquitectura. p. 46

⁹⁰ Idem p. 46

tem interacções no espaço e no tempo e se regenerem com esta osmose.”⁹¹

Esta forma de estruturar um pensamento mais científico sobre a cidade revisitada dos anos 60 transporta para esta leitura do espaço fragmentado da periferia uma outra lição (talvez mais pedagógica, como era desígnio de Portas ou, mesmo de Rossi), onde no fundo, quando agimos sobre a cidade e, tendo em conta que dela surgem as suas próprias premissas de intervenção, terá de existir uma ideia de todo - *de coisa unitária* – e, depois, uma ideia das partes que geram e formam esse todo.

A intervenção no espaço urbano da Amadora metropolitana, que decorre daquele case-study, tem em si essa intenção, de pensar esta cidade-periférica como um todo constituído pelos dínamos do seu território. Um sistema que pretende conectar os lugares, as malhas, as colectividades e as pessoas. Essa lição de Portas, que nos fala de uma *certa meta-linguagem arquitectónica*, um conjunto de “signos combinatórios e permutatórios, segundo uma sintaxe restrita mas geradora de muitas relações possíveis a criar ao nível semântico”⁹² pode ser um instrumento na criação de uma certa metodologia. Uma linguagem que não é propriamente uma representação tridimensional mas uma *representação de estruturas* através de um “*modelo*” simbólico. Depois numa visão mais concreta de interpretação do corpo urbano, também Portas, à imagem de Rossi, o distingue segundo dois grandes grupos e entre eles reclama objectos de transição e conexão, inserindo-os numa necessária *matriz de interacções*.

“Com efeito, se com a separação (...) entre os elementos primários polifuncionais (circulação territorial e actividades terciárias) e áreas ou “mantas” residenciais não forem projectados *espaços de interpenetração* (...) teremos, ao nível funcional a permanência do bairro dormitório e do centro que morre ao fechar dos estabelecimentos, e, ao nível formal, a mega-estrutura imponente, mas medonha quando morre, que tira do seu império do sub-desenvolvimento arquitectónico da habitação que o envolve.”⁹³

Esses *espaços de interpenetração* deverão integrar essa matriz de interacções, constituindo-se como rótulas de articulação que poderão tornar-se significativas na intersecção dos grandes conjuntos da(s) malha(s) urbana(s) e, “se forem relativamente permanentes (...) constituirão tipologias espaciais que claramente serão pensadas para articular uma e outra daquelas zonas primárias.”⁹⁴

Essas *rótulas de articulação*, ainda que integradas, neste caso, em percursos urbanos – nos indutores de urbanidade -, procuram essa ideia da significação de espaços-entre malhas limites, como uma costura que vai ligando os lugares através de “um projecto arquitectural de uma verdadeira espinha dorsal que assegure a extensão a

⁹¹ Ibidem, p. 47

⁹² Ibidem, p. 49

⁹³ Ibidem, p. 93

⁹⁴ Idem, p. 93

todos os “bairros” (de uma) (...) igual disponibilidade de espaços para usos colectivos tendendo no limite para a liberdade de escolha pelo cidadão do conforto do ambiente local que lhe é familiar ou do estímulo de um ambiente diferente situado noutra ponta da mesma espinha.”⁹⁵

Esses espaços pretendem responder a uma série de valores comuns, e talvez assim, se caracterizarem, de algum modo, por uma certa “*unidade tipológica*”, pois partem parte das estruturas fixas desta periferia para a criação de um todo que responde às fragilidades da Amadora metropolitana, mas que se irão adaptar perante os distintos contextos que encontram. E, nesse aspecto, a especificidade dos lugares introduz alguma individualidade aos objectos de apropriação colectiva (aos espaços comuns). É essa dialéctica, entre uma *estrutura* maior e o *locus*, que constrói um sistema mais aberto em cidade, porque se adapta e modifica perante os vários contextos que encontra. Esta “estabelece-se ao nível do grande espaço para construir no tempo; signo e acontecimento; sincronia e diacronia. (...) comunica-se uma solução já singularizada mas ao nível da estrutura, quiçá já inconfundível, mas por modos suficientemente abstractos, como jogos de tipos, base para um texto.”⁹⁶

A legitimação do *lugar* constitui o patamar subsequente dessas rótulas de articulação, como que uma função segunda que determina a designação utilitária da forma arquitectónica, e que necessita ainda de ser pensada, já não mais como um objecto monofuncional mas, como um espaço que abarca um maior número de oportunidades e vivências urbanas. Quando Portas refere as tipologias monofuncionais identifica nelas um pensamento isolado (de um objecto que vive para dentro) e tenta ultrapassar o teor dessa limitação pela *crítica das tipologias* segundo a revisão da ideia de zonamento (não negando, contudo, a utilidade da análise funcional). É essa relação de fecho, de *objecto introvertido* e menos generoso para o espaço-entre, que a revalidação destes espaços significativos da Amadora metropolitana tenta *inverter* ou, pelo menos, *equilibrar*.

“ Manter-se-á a escola isolada no centro da residência ou articular-se-á com os outros equipamentos, de tempos livres, trabalhos ou compras dos pais? Manter-se-á o comércio disseminado pela residência, zonado e mal articulado com os transportes locais e regionais que o podem vitalizar e com as motivações dos tempos livres? Manter-se-á a residência separada das actividades colectivas, presa a uma duvidosa relação com a natureza ou, por artificioso celularismo, a conceitos de vizinhança, em modificação? Manter-se-ão as estações de transportes separadas por géneros de rodados quando o homem é o mesmo, o habitante da nova cidade-região que pode conhecer outra mobilidade e outra vida do centro para lá do seu subúrbio, se o sub-sistema de transportes tiver eficazes-comutadores em centros direccionais de alcan-

⁹⁵ Ibidem, p.93

⁹⁶ Ibidem, p. 129

ce regional?”⁹⁷

O que Portas reclama é a falta de atenção à relação entre a tipologia arquitectónica e a morfologia urbana. Esta - “crítica tipológica”, tal como a nomeou Manfredo Tafuri – foi, no plano internacional, grande foco de debate no plano teórico da arquitectura (pelos anos 60).

A Arquitectura da Cidade, de Aldo Rossi, converte-se por esta altura, num manifesto que recupera o debate sobre o conceito de tipologia. “A crítica ao funcionalismo ingénua esta relacionada com a certeza de que a forma é mais forte que uma qualquer atribuição de uso e que a maior precisão arquitectónica favorece uma maior liberdade funcional.”⁹⁸ Montaner⁹⁹ acrescenta, ainda, que o conceito de tipologia conduz os processos espaciais na arquitectura, contudo, este não é um espaço especificamente funcional, é antes o combinar da essência das formas arquitectónicas com os modos de estruturação do espaço, referindo ainda, a importância de uma herança histórica mas sobretudo de relação entre tipologia e trama urbana.¹⁰⁰

Também Carlo Aymonino¹⁰¹, através de obras como *La Morfologia urbana e la tipologia edilizia* (1966), *El significado de las ciudades* (1976) ou *Lo studio dei fenomeni urbani* (1977), transporta através dos seus estudos referentes à definição conceptual da relação entre tipologia arquitectónica e morfologia urbana a ideia de que se poderia estabelecer uma certa semelhança entre tipologia-morfologia e código-mensagem, entrando já no campo da semiótica, numa certa sintonia entre a crise da tipologia e os princípios do estruturalismo.

O discurso de Aymonino põe em evidência a nova dimensão dos problemas urbanos, definindo-a experimentalmente como “cidade-região”, “cidade-território” ou “área metropolitana” e verifica que quando esta é entendida como *entidade* é comumente gerada por repetições de edifícios em vasta escala – *estruturas tipificadas* -, se for lida como no seu sentido geográfico é pano de fundo para a *localização de grandes infraestruturas* sejam elas produtivas ou de comunicação.

Reflectindo sobre a *cidade existente* (consolidada) e a *cidade inexistente* (o subúrbio) descreve um modelo de cidade radiocêntrico que serve e é servido, mas a que o urbanismo moderno não tem sabido responder e que, segundo o autor, se deve ultrapassar a limitação da arquitectura moderna, pois esta não conseguiu ser total mas foi, antes, instrumentalizada por um projecto-programa implantado nas periferias das

⁹⁷ PORTAS, Nuno - A Cidade como Arquitectura. p. 129

⁹⁸ ROSSI, Aldo - La Arquitectura de la Ciudad. p. 123 [trad. da a.]

⁹⁹ Josep Maria Montaner, Arquitecto, catedrático da Escola de Arquitectura de Barcelona, crítico de arquitectura.

¹⁰⁰ MONTANER, Joseph Maria - La Modernidad Superada. p. 131

¹⁰¹ Carlo Aymonino, teórico italiano dos anos 60 concentrou o seu trabalho no estudo da tipologia, desenvolveu investigação na reinterpretação das tradições utópicas e racionalizadas da vivenda, em estudos sobre importantes cidades europeias como Paris ou Viena, ou, ainda, sobre trabalhos sistemáticos desenvolvidos desde a Faculdade de Arquitectura de Veneza em conjuntos residenciais modernos inseridos numa trama urbana e a sua consequente relação entre a tipologia e morfologia.

regras, regulamentos e *partes* de cidade.

A *dimensão real da arquitectura* é a de gerar significado para além da mera organização e, neste contexto Aymonino destaca a importância dos *bens públicos* como “resposta a uma exigência cada vez mais premente de uma sociedade democrática – e por isso mais articulada e ao mesmo tempo mais homogénea – e de um tempo da vida humana mais centrado na necessidade de se realizar a si mesmo no trabalho, na aprendizagem e na ocupação dos tempos livres.”¹⁰² Carlo Aymonino começa, assim, por examinar o *papel das estruturas de serviços* (edifícios), de *mobilidade* (que permitem o acesso a essas estruturas) e os *limites*, os espaços-entre (incluindo nestes equipamentos, espaços públicos ou mesmo espaços privados). A relação do equipamento com a cidade torna-se uma forma de ligar a cidade através de uma rede que combina diferentes decisões no espaço urbano - a procura de uma nova linguagem que possa definir disposições estratégicas. Estas disposições devem relacionar-se com a área-residência (tendo em conta a sua área de influência), e devem, ainda, ser apropriáveis para fins múltiplos. Ao que acrescenta ainda a necessidade da sua inserção em diferentes *tipos de circulação*. Refere, ainda, a importância da formação do conceito de tipologia de construção e a sua relação com a forma urbana. Os bens colectivos ganham importância através de um processo de caracterização que os torna actividades organizadas e socialmente necessárias.

“Quando estas actividades atingem uma fase da sua organização mais complexa e articulada, com a consequente tendência para se tornarem definitivas, ou seja, estáveis em relação a um determinado período de tempo, surge a necessidade ulterior (...) de realizar uma obra de construção apropriada, capaz de confirmar e desenvolver, resolvendo-as, essas actividades com a sua própria presença arquitectónica.”¹⁰³

A arquitectura civil¹⁰⁴ dá lugar a uma *tipologia de construção não residencial*. A divisão dos edifícios na cidade através de sua utilização define o edificado público e o privado, e depois as *funções dos edifícios públicos*. Neste processo, Aymonino atenta aos estudos feitos por Francesco Milizia e a divisão de estruturas colectivas em edifícios de segurança pública, edifícios de utilidade pública, de causa pública, para abastecimento, edifícios para a saúde e necessidade, edifícios de grandiosidade pública, para espectáculos e elevação espiritual. Essa organização de actividades implica a *ideia de tipologia* (e não de protótipo ou modelo) e a sua construção é uma oportunidade para estabelecer novos parâmetros urbanos que relacionados entre si poderão, segundo o autor, definir uma forma completamente nova. “E não se trata de imaginar unicamente edifícios representativos, mas antes de dar forma a toda uma gama de actividades já em funcionamento ou que se tornarão possíveis de uma nova sociedade; diferenciando-as para sistematizar a sua casuística e enriquecer novos conteúdos,

¹⁰² AYMONINO, Carlo - O Significado das Cidades. p. 43

¹⁰³ Ibidem. p. 58

¹⁰⁴ A arquitectura civil já não é, portanto, apenas a não-religiosa ou a não-militar: as novas arquitecturas tendem a identificar-se com a cidade nova. Feitas não só de edifícios mas de ruas calcetadas, de esgotos de sistemas híbridos e de iluminação, etc. Ibidem p. 65

tornando-as típicas através do edifícios que representam.”¹⁰⁵

Os estudos relativos ao *tipo* em arquitectura tiveram as suas primeiras formulações teóricas em *Quatremère de Quincy*¹⁰⁶. Aymonino refere que este, fazendo uma clara distinção entre a ideia de tipo e modelo, entre imitação-repetição, distingue que também os *tipos de construção* (base para as estrutura de serviço público sob a forma de actividades organizadas) podem torna-se *hipóteses arquitectónicas*, úteis porque necessárias. E este é um ponto importante para a análise do espaço-entre na Amadora metropolitana, ou seja, as suas estruturas de serviços e bens colectivos (e não só a revalorização dos pontos de valor histórico ou industrial abandonados ou espaços verdes descaracterizados) tornaram-se pontos de uma *engrenagem* fundamental, pelas suas semelhanças formais e estruturais (também base para a sua discussão tipológica) e pela capacidade de conseguirem criar um *imaginário comum de serviços em cidade*.

Também Anthony Vidler, nos Estados unidos, reflecte sobre as origens da ideia de *tipo*, apresentando um terceiro paradigma na história da arquitectura, reflexão que expõe no seu artigo *The third typology* publicado na Revista *Oppositions Reader* (1976), onde descreve a procura da clareza da cidade do século XVIII para contestar os males que os avanços tecnológicos produziram na cidade moderna do século XX.

A compreensão do seu texto incide sobre a importância da leitura da *cidade* na sua própria *reinvenção*. Sublinhando as tipologias que estavam na base da produção da arquitectura desde os meados do século XVIII, este descreve uma primeira tipologia desenvolvida a partir da filosofia racionalista do Iluminismo, tida como um processo em que o desenho deveria surgir a partir do modelo da cabana primitiva – *the primitive hut*.¹⁰⁷ E depois, uma segunda tipologia, que conduzia o campo de produção da arquitectura perante os desígnios dos processos de produção em massa, e que Vidler denomina de *typology of mass production*, dominada por uma “nova natureza” - a da máquina. Esta toma forma nos finais do século XIX, e acaba por determinar os processos de produção como o paradigma gerador das arquitecturas do século seguinte (um modelo de desenho apoiado por Le Corbusier). A *terceira tipologia*, descrita por Vidler, reclama a *cidade* como ordem própria de desenho em arquitectura.¹⁰⁸

¹⁰⁵ Ibidem. p. 61

¹⁰⁶ Escultor, arquitecto e académico, Antoine-Chrysostome Quatremère de Quincy dedica, no século XVIII a sua carreira à exploração de um *corpus* disciplinar para as artes e a arquitectura. A defesa do ideal clássico na *Académie des Beaux-Arts* constitui-se num ponto essencial contra o que este julgava ser os abuso do eclectismo e do romantismo nascente.

¹⁰⁷ The primitive hut – o modelo da cabana primitiva de Marc-Antoine Laugier – revela, segundo Vidler, uma ideia de tipo diferenciada daquela que decorria dos inícios do modernismo ou da terceira tipologia. No seu livro *Essai sur L'Architecture* (1753), Laugier descreve a cabana como um abrigo gerado por uma tripartição de elementos (parede, tecto e cobertura) que davam corpo a um espaço protegido. Esse mesmo espaço era gerado por uma ordem racional presente na natureza, em que cada elemento provinha dela (os ramos das árvores que na vertical formavam paredes ou que na horizontal geravam o tecto e depois, transversalmente e inclinados, a cobertura). O pensamento de Laugier parte da análise da cabana para o reconhecimento dos elementos essenciais de uma estrutura pura (coluna, arquitrave e frontão) concedendo, assim, ao ornamento um papel secundário.

¹⁰⁸ VIDLER, Anthony - A terceira tipologia in NESBITT, Kate – Uma Nova Agenda para a Arquietctura. p. 286 (trad. da a.)

“Essa concepção da cidade como o local de uma nova tipologia nasceu evidentemente de um desejo de ressaltar a continuidade da forma e da história sem contraposição à fragmentação gerada pelas tipologias elementares, institucionais e mecânicas do passado recente. A cidade é pensada como um todo, seu passado e seu presente revelados em sua estrutura física. A cidade é em si e por si só uma nova tipologia.”¹⁰⁹

Como refere Kate Nesbitt, a terceira tipologia de Vidler resgata, para o discurso teórico dos anos 70 sobre a cidade, a importância e o papel do *tipo*. Acrescenta ainda que esta, partindo do neo-racionalismo italiano, “vai buscar inspiração e formas no plano interno, nos padrões físicos da cidade sincrónica”, levando de novo o problema da forma ao campo da arquitectura.¹¹⁰

A terceira tipologia tem forte impulso no discurso protagonizado por Rossi, onde Vidler destaca a importância da leitura da *cidade tradicional* pela sua concreta definição entre espaço *público* e *privado*, numa clara definição de rua e praça. A leitura da cidade como uma terceira tipologia em arquitectura é ainda essencial porque decompõe e desmistifica a ideia da criação daquelas tipologias elementares ou de uma certa classificação de objectos segundo um uso.

Esta terceira tipologia deve considerar a afirmação de uma “experiência acumulada da cidade, dos seus espaços públicos e suas formas institucionais (que) permite(m) compreender uma tipologia que desafia uma leitura literal da função, mas que ao mesmo tempo, assevera outro nível de relação com uma tradição continuada da vida urbana. (...) O sentido original da forma, as camadas de implicações depositadas pelo tempo e pela experiência humana não podem ser simplesmente eliminados de súbito. (...) os significados contidos nesses tipos podem ser usados para sugerir uma explicação para os novos significados de que formam investidos.”¹¹¹

As pontes de interpretação que conseguimos criar entre o discurso de Vidler e a leitura do espaço-entre da Amadora metropolitana está presente na ideia de que, como refere Manuel Aires Mateus, não pode existir em relação à cidade a *imposição de conceitos* mais doutrinários mas, antes, a admissão de que os “*modelos*” de cidade devem ser *reinventados* a partir da própria *cidade*, e desse modo criarem uma certa consonância entre contexto e intervenção.¹¹²

A lição daquele case-study concebeu uma maneira de olhar para o espaço-entre e de interpretar as formas do espaço existente e sobre elas (e a partir delas) gerar

¹⁰⁹ VIDLER, Anthony - A terceira tipologia in NESBITT, Kate – Uma Nova Agenda para a Arquitectura. p. 286

¹¹⁰ NESBITT, Kate – Uma Nova Agenda para a Arquitectura. p. 284

¹¹¹ VIDLER, Anthony - A terceira tipologia in NESBITT, Kate – Uma Nova Agenda para a Arquitectura. P. 287

¹¹² AIRES MATEUS, Manuel - A lição de desenho in SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 153

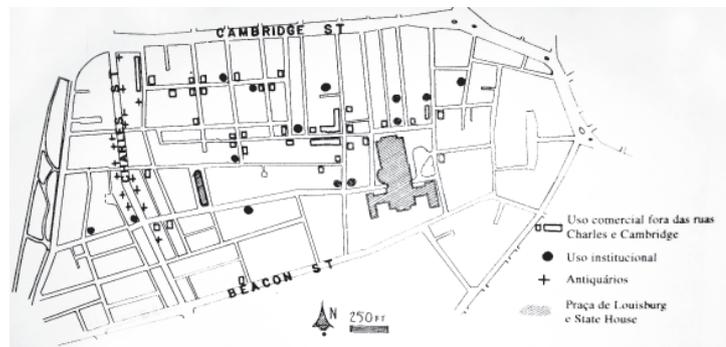
novos significados. Sabendo que a comparação literal entre uma espécie de cidade consolidada, como referiu Mateus em relação ao Bairro da Cova da Moura, e a cidade tradicional de Vidler é uma atitude arriscada, o que se pretende, aqui, é partir dos vários pressupostos (dessa terceira tipologia) e gerar um discurso interpretativo segundo analogias conceptuais em relação ao espaço urbano da cidade da Amadora.

Do discurso de Vidler extrai-se, assim, uma lição; a cidade, de um modo geral, deve compreender a sua estrutura e as suas formas arquitectónicas de modo a sobre elas se reconfigurar, e deve ter sempre em consideração uma série de camadas de implicações desenhadas pelo tempo (comportando sempre significados políticos e sociais) mas, não pode responder a uma natureza fora dela, como acontecia nas duas anteriores tipologias identificadas pelo autor.

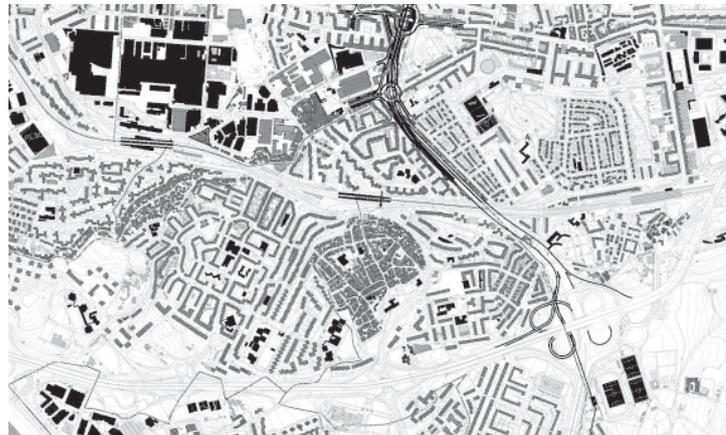
Deste modo, e tendo consciência que as estruturas seleccionadas no espaço metropolitano da Amadora, na integração daqueles percursos urbanos e na rede da cidade, fazem parte de uma narrativa (talvez demasiado) recente, estas conseguem, contudo, sugerir algumas pistas para a sua recomposição, por vezes adequando a sua função originária a novos contextos.

A interpretação e revalidação dos *espaços-entre* parte, assim, de organizações existentes em diferentes contextos para constituir *rótulas de ligação* deste território, sugerindo novos significados. Mais concretamente, quando nos referimos, por exemplo, a edifícios escolares, partimos de uma comum estrutura pavilhonar pré-existente (numa espécie de caixas ligadas por um “corredor-lombriga”) para a elaboração de um objecto mais “cubiforme” e caracterizado por essa lógica de encaixe, de várias caixas que se vão agregando (mais escavadas como pátios ou mais transparentes como grelhas), gerando espaços mais comunicantes, definindo novos perímetros urbanos pela reconfiguração da “escola-quarteirão” em lugar da “escola-muro”. Quando resgatamos a ideia de túnel de acesso a uma estação ferroviária, redesenhamos essa ideia de elemento-ponte entre as “margens” da ferrovia como uma continuidade pedonal elevada que se faz, agora, à superfície e que, portanto, dá continuidade ao layer horizontal do espaço urbano e gera espaço de cidade. Ou mesmo, ao nível da estrutura urbana, também ela nos dá pistas para trabalhar perante diferentes níveis de escalas numa adaptação das volumetrias e cérceas à edificação e à topografia.

A referenciação da cidade torna-se possível pela reconversão dos objectos e espaços já existentes, pelo diálogo com os diversos contextos e pela amizade com as realidades que lhes são próximas. A cidade tornou-se motivo para desenhar a própria cidade.



66.



67.

66. Elementos marcantes e hábitos comerciais. Estudo realizado na cidade de Boston. Kevin Lynch.

67. Identificação de equipamentos de uso público (a negro). Amadora.

UMA LEITURA SENSORIAL

ATRAVÉS DE KEVIN LYNCH E GORDEN CULLEN

Voltando aos inícios da década de 60, na descoberta, como refere José Lamas, dos valores perdidos - *território e paisagem* -, provocada pela “pobreza espacial, funcional e qualitativa das periferias organizadas pelo urbanismo democrático e operacional, sempre pouco criativo,”¹¹³ toma, também, lugar a discussão do poder da imagem e percepção da cidade.

A intervenção neste espaço territorial pretende elevar para o plano físico essas estruturas que possam gerar uma rede potenciada pelos espaços de utilização colectiva – um sistema de espaço público contínuo e sensorialmente mais rico. Como refere Kevin Lynch, é importante que este *sistema* seja, ainda, *mentalmente apropriável*, e se torne *legível* nessa escala territorial alargada, tornando claro aqueles espaços de uso colectivo e, conseqüentemente, todo o corpo urbano. E, em seguida, numa escala sectorial (à escala da rua, ou, neste caso, do percurso urbano) este crie, perante as várias especificidades de cada espaço arquitectónico, uma certa amizade com o indivíduo. Uma amizade motivada por *escalas menores de identificação* com o espaço urbano, tornando-o um espaço sensorial, como reconhece também Gordon Cullen, quando transpõe, nos seus estudos sobre a *Paisagem urbana (1961)*, a ideia de que a vivência do espaço público pode ser uma participação emotiva e estética do espaço colectivo.

A revisão da cidade, feita por Lynch e Cullem, torna-se referente de uma certa *imagética urbana*, de uma experiência mais sensorial do que científica do espaço urbano.

Sendo a imagem, para Kevin Lynch, uma componente determinante no comportamento social e psicológico dos seres urbanos, teoria que expõe nos estudos apresentados no seu livro *A Imagem da Cidade (1960)*, este demonstra, segundo José Lamas, “a existência de uma imagem colectiva – denominador comum das inúmeras imagens pessoais de cada habitante – e estabelece os métodos para que estas preocupações se inscrevam na prática urbanística, estabelecendo a dialéctica entre a imagem que o arquitecto procura e as imagens que os habitantes percebem.”¹¹⁴

Os estudos de Kevin Lynch tornam-se fundamentais na compreensão da imagem da cidade, pelo entendimento da sua identidade, estrutura e significado. Essa compreensão parte das formas físicas que constituem os *elementos da imagem urbana*, que se destacam, segundo o autor, como vias, limites, bairros, cruzamentos e pontos marcantes. Estes acabam por gerar, entre si, um sistema de orientação no espaço urbano. E, é talvez a ideia de *elemento marcante* de Lynch que incorpora um relevante significado para o estudo de *espaço-entre*. Estes são descritos como referências externas ao observador e têm em si a capacidade de tornar um espaço identificável e, por isso, tornarem-se *referenciais*. Essa ideia transporta-nos para a *legibilidade* do espaço

¹¹³ LAMAS, José - Morfologia urbana e desenho da cidade. p. 260

¹¹⁴ LAMAS, José - Morfologia urbana e desenho da cidade. p. 398



68. Visão serial. Gordon Cullen

da cidade de Lynch e o que ele chama de uma *série sequencial de elementos marcantes*, ou seja, quando admite que “a sequência facilita o reconhecimento e a memorização (...) Estes elementos são apenas a matéria-prima da imagem do meio ambiente à escala urbana. Têm de ser trabalhados em conjunto de modo a conseguir uma forma satisfatória.”¹¹⁵ Essa *sequência* deve assim ser marcada por uma *inter-relação* de elementos que trabalham em conjunto num mesmo contexto. Contudo, a imagem que estes formam deve ser mutável, permitindo uma organização por *níveis de leituras*, “de uma imagem ao nível da rua para os níveis de vizinhança, de cidade ou de toda uma região metropolitana.”¹¹⁶

Depois de referenciar a necessidade das diferentes *escalas de orientação* (numa sobreposição de redes) e de se referir à orientação de aparato territorial alargado, Lynch recupera a *pequena escala – a da rua* -, nesta enuncia a importância da proximidade com as estruturas pela proximidade e identificação com o meio e, depois, pela sua funcionalidade. A “rua é, de facto, algo que se dirige a um ponto.”¹¹⁷ Sobre este ponto de vista, quando colocamos ou inserimos estruturas de uso público num dado percurso estamos a significá-lo, pois “o atingir e o passar certas “metas” que se sucedem, o percurso assume um significado muito maior e torna-se por si só uma verdadeira experiência (...) Os objectos existentes ao longo de uma rua podem estar dispostos de modo a reforçar a paralaxe do movimento, ou perspectiva, ou ainda de modo a que o percurso da rua seguinte seja visível.”¹¹⁸

É portanto na ideia de caminho que Lynch enuncia as qualidades sensoriais do meio ambiente, acrescentando ainda que as suas qualidades devem ser muito mais topológicas do que geométricas, mais naturais do que forçadas. O mesmo refere que nas regiões suburbanas “um problema frequente é a reformulação de um ambiente já existente: descobrir e conservar as suas imagens fortes, resolver as suas dificuldades de percepção e sobretudo desenhar a sua estrutura e identidade latentes na confusão.” Essa *estrutura e identidade*, identificadas na confusão, sendo reconfiguradas naquilo a que chamámos indutores de urbanidade, procuram criar uma *estrutura de sítios e coisas*, uma espécie de rede organizada por *percursos e objectos* (mais construídos ou mais abertos) que significam o *espaço-entre*.

Depositando toda a confiança ao nível do percurso, como refere Lynch, os “acontecimentos e características ao longo de um caminho – elementos marcantes, mudanças de espaço, sensações dinâmicas – podem ser organizados numa linha melódica, sentidos e imaginados como uma forma que é apreendida com intervalos de tempos. (...) a Imaginabilidade constituiria uma melodia total e não uma série de pontos separados, ela poderia ser talvez mais abrangente.”¹¹⁹ E, poderia ainda, significar

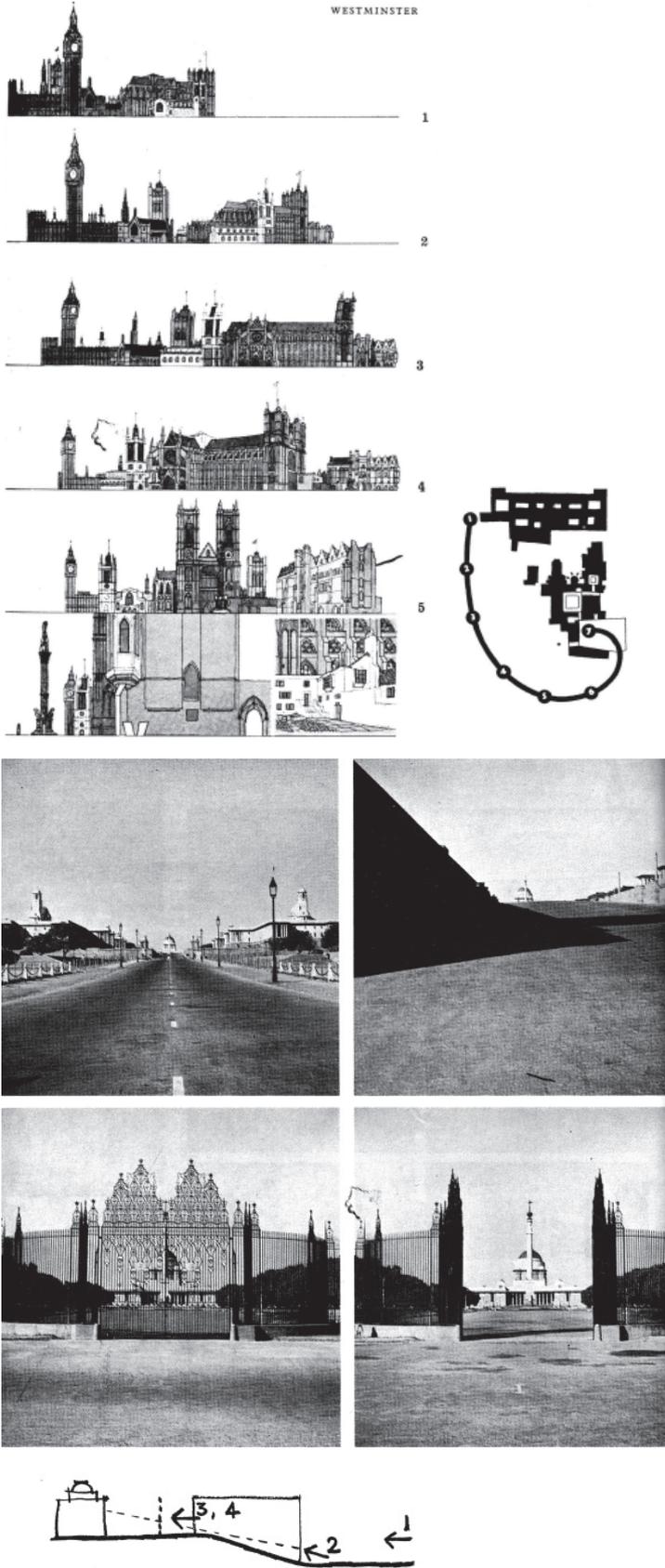
¹¹⁵ LYNCH, Kevin - A Imagem da Cidade. p. 86

¹¹⁶ Ibidem, p. 88

¹¹⁷ Ibidem, p. 110

¹¹⁸ Ibidem, p. 100-101

¹¹⁹ Ibidem, p. 103



69. Movimento sequencial. Gordon Cullen.

os *espaços-limite* como *espaços de relação*, não só pela estruturação de regiões con-
fiantes mas como uma costura - uma *linha de intercâmbio*.

No percurso é também a escala da rua que seduz *Gorden Cullen*, nos seus estu-
dos sobre a Paisagem urbana, “a pequena escala ou *dimensão sectorial*, cujo universo
é a rua, é revalorizadora como a escala humana por excelência, em que a cidade se
oferece nas suas particularidades e riquezas. O movimento sequencial evidencia a
“retícula” de relações formais e o potencial simbólico que todo o elemento arquitec-
tónico estabelece com o contexto urbano em que se insere e com os outros elementos
arquitectónicos que o envolvem.”¹²⁰

Para Cullen, há uma *emoção implícita* na vivência dos factos urbanos sedimen-
tados pelo tempo. Este acredita que essa reacção emocional é desencadeada por três
vias: *a óptica, o lugar e o conteúdo*, sendo que a função maior do espaço urbano é
nelas provocar impacto.

Das categorias de Gordon Cullen ressaltam novas leituras (morfológicas) para
a análise do espaço de cidade, demonstrando que este é mais do que uma leitura
funcional.

O estudo de Cullen prende-se com as qualidades emocionais dos objectos cons-
truídos; pela *visão serial* na relação entre uma imagem existente e uma *imagem emer-
gente* (aquela que o observador percepção através de vários pontos de vista em
relação ao espaço que o rodeia), pelo sentido de localização na relação do corpo com
o meio ambiente e o conteúdo, aquilo que o corpo percepção desse mesmo meio
ambiente (cor, textura, escala, o seu estilo, a sua natureza).

Dos espaços, que o autor descreve, ressaltam pontos de análise importantes
na interpretação do espaço-entre, tais como: os conceitos de *visão serial, escala, fo-
calização, pontuação, truncagem, deflexão, Saliências e reentrâncias, estreitamentos,
desníveis, barreiras, ligações e conexões ao nível do pavimento*, assim como, *os cami-
nhos para peões*.

Cullen, destacando o papel do percurso na leitura da cidade, atenta que a pro-
gressão uniforme de um caminhante vai sendo pontuada por uma série de contrastes
de impacto visual que geram esse mesmo caminho, salientando neles os desvios de
alinhamentos, as pequenas variações de saliências e reentrâncias.

As qualidades enunciadas por Gordon Cullen distinguem não só a *visão serial*,
pela capacidade do meio gerar no observador novas visões sobre o espaço perante
o movimento mas, integram, também, características como a introdução de *pontos
focais* ao longo de um caminho. “Ao longo do percurso narrativo da rua, tanto a fun-
ção como o padrão variam de um ponto para o outro, e essas variações devem ser
assinaladas por um sinal físico.”¹²¹ Esses pontos focais poderão funcionar em relação
às formas de demarcação de um espaço – por um sinal físico - e, por isso, relaciona-se
com a pontuação do meio ambiente.

¹²⁰ LAMAS, José - Morfologia urbana e desenho da cidade. p. 397

¹²¹ CULLEN, Gordon - Paisagem urbana. p. 47

A *truncagem* torna-se, também, um processo enigmático que esconde e mostra um dado edifício. “O primeiro plano corta a perspectiva, alterando-se, desta forma, o efeito normal de recessão. Em vez de contemplarmos o edifício na totalidade do seu alçado, recuado mas situado ao mesmo nível em que nos encontramos, há uma acentuação muito marcada do primeiro plano e, deste para o edifício, um salto brusco, uma súbita ruptura visual, (...) o que dá origem a uma justaposição dramática do primeiro e últimos planos.”¹²² Se a *truncagem* corta a perspectiva a *deflexão* torna-se uma variante dela, e ao “desfazer o edifício ligeiramente em relação ao eixo de uma implantação ortogonal, (...) (pode) criar no observador a expectativa que isso é feito intencionalmente, ou seja, que ao fim da rua existe algo que ele ainda não vê mas do qual o edifício faz parte integrante.”¹²³ Depois, também os *desvios de alinhamento* provocaram alterações nas vivências das ruas e da sua percepção, onde o perfeito e contínuo alinhamento não contribuirá para uma identificação do observador com certos espaços mais salientes ou reentrantes. À ideia de *entrelaçamento*, o autor acrescenta ainda a necessária continuidade do pavimento pela *ligação e conexão do pavimento*, ao que acrescenta, que o espaço urbano carece de ligação e que vive sobre uma série desarticulada de notas musicais tocadas no piano com um único dedo, o que é necessário é interligar os elementos do ambiente urbano de modo a provocarem uma relação expressiva com o observador com os seres. Ao falar de ligação também enuncia o conceito de *barreira* como necessário, porque este é também um importante elemento definidor do espaço.

Gordon Cullen desmistifica o espaço da cidade moderna e resgata da cidade tradicional um espaço sensorial capaz de interagir com o campo sensitivo mais mental e emotivo do observador. Para tal enuncia que a capacidade posicional dos objectos, numa estreita relação com diversos efeitos perspécticos, ou, ainda, que as suas materialidades despertam esse impacto no observador, fazem-no relacionar-se com o espaço e significá-lo.

A lição de Cullen como ponto interpretativo no (re)denho dos espaços de apropriação colectiva da Amadora metropolitana depreende uma correlação com os ensinamentos das vivências que a *organicidade* dos espaço público da Cova da Moura transportou para os vários projectos (o qual se tornou um referente de desenho). Ao nos referirmos à compacta aglutinação cúbica do espaço residencial do Cova da Moura e que esta deu corpo a um espaço público vivido sobre percursos conferimos-lhes a capacidade de se explicarem pelas premissas do espaço de Cullen.

Os percursos mais enviesados e menos alinhados, os becos ou pracetas como saliências ou reentrâncias, a pontuação do edificado de serviços à colectividade (restaurantes, mercados de rua, cafés, a associação do bairro, as barbearias ou pequenos largos) que formam um sistema de interesses colectivos ou, ainda, as deflexões e truncagens do edificado e as qualidades perspécticas do espaço colectivo, geram

¹²² Ibidem, p. 39

¹²³ Ibidem, p. 45



70.

70. Extracto da grande planta de Roma. Mapa de Noli.
Mapeamento dos edifícios públicos pela representação do seu piso térreo e do restante edificado a negro (representando o espaço privado).

disposições de um ambiente construído integralmente emotivo e significado, porque abundante em relações, em *pontos singulares* (pontuação e focalização) e rico em qualidades emotivas depositadas nas cores vibrantes e materialidades do espaço edificado. Da lição dessa *vivência sensorial* do espaço público surgem motivos para desenhar objectos construídos e espaços recreativos (no caso de praças e alargamentos) de génese topológica, numa organicidade das formas que se agarram às características do terreno adaptando-se às diferentes escalas e desníveis procurando interromper as continuidades dos planos marginais e sugerir pontos de excepção no tecido urbano de forma a gerar *surpresas* que provoquem a emotividade dos sítios referida por Cullen nos seus estudos em Paisagem urbana.

UMA VISÃO PLURALISTA

ATRAVÉS DE COLIN ROWE E FRED KOETTER

A meados da década de 70 surge uma outra obra paradigmática em relação à leitura do espaço urbano. Publicado em 1978 - *Collage City* - um trabalho desenvolvido por *Colin Rowe* e *Fred Koetter*, designa-se como um alerta às visões mais utópicas, populistas ou elitistas sobre a cidade.

A defesa de uma *cidade pluralista* é defendida, em *Collage*, pela admissão que esta é a acumulação de um conjunto de ideias e formas, onde a composição arquitectónica é o resultado de um jogo de tensões e que estas não partem apenas de questões formais. A requalificação da *res pública* converte-se no principal eixo teórico de Rowe, este tenta ultrapassar o teor das limitações do projecto arquitectónico moderno pela negação de uma prática unitária e homogeneizadora, onde o domínio privado era sobrevalorizado em relação ao domínio público. Conceitos como *object fixation*, *relativos à obsessão pelo objecto construído*, e *stradaphobia*, pela desvalorização de um qualquer vazio linear e construído, são pontos de crítica¹²⁴ pela negação de um discurso totalitário em relação às questões urbanas e reavaliação das relações entre objecto e estrutura, em lugar do objecto em si.

Como refere Nesbitt, a principal descoberta de Rowe e Koetter destaca-se pela ideia de que “a arquitectura moderna havia invertido a *proporção* entre *espaço livre* e *espaço construído*, produzindo resultados desastrosos ao nível da rua. Privilegiando a construção de objectos, o modernismo criou áreas sem vidas no espaço urbano, as quais dividiram as vizinhanças, isolaram pessoas e as edificações em seu torno.”¹²⁵ Essa inversão pôs em evidência a adopção do *dualismo figura/fundo*, a que Nesbitt acrescenta, ainda, a importância das plantas de Roma feitas por Nolli¹²⁶ em 1748, estas

¹²⁴ Estes pontos de crítica são saídos de um estudo realizado por Rowe e Koetter na pesquisa de um grupo de alunos da universidade de Cornell realizada em Roma.

¹²⁵ NESBITT, Kate – Uma Nova Agenda para a Arquitectura. p. 293

¹²⁶ Noli, arquitecto e topografo italiano, elabora entre 1736 e 1748 a *Pianta Grande di Rome* onde representa a cidade numa mancha construída, um esquema figura-fundo onde destaca, ainda, a posição dos edifícios públicos da cidade pela representação do seu piso térreo.



71.

71. Tecido denso e contínuo da cidade tradicional, Parma.
Novas geometrias rarefeitas introduzidas no séc.XX - Saint-Dié - Projeto de Le Corbusier.
Collin Rowe e Fred Koetter, 1978.

ressaltavam o papel dos espaços privados e públicos para a determinação do carácter da cidade, tornando-se importantes para os pesquisadores de Cornell.

“O esquema figura-fundo apresentado por Rowe em suas interpretações e em seus projectos urbanos (...), supõe o estabelecimento de duas grandes concepções de cidade: a tradicional, baseada no fundo, na mistura de funções numa massa em meio à qual se abrem ruas-corredores, largos e praças, com uma estrutura legível que funciona horizontalmente e cria um volume coerente e articulado; e a cidade moderna (a cidade parque de Le Corbusier), baseada na autonomia da figura constituída por formas abstractas, com uma radical separação de funções e um funcionamento vertical que cria morfologias de objectos emergentes e desarticulados.”¹²⁷

Como refere Montaner este esquema, aplicado à cidade, decorre de métodos de *comparação gráfica* e é extraídos dos princípios psicológicos de Gestalt (desenvolvidos por Wittkower, Panofsky e Grombrich) baseando-se na “proximidade, na simetria, na identidade, na densidade, na estrutura comum e no marco identificável – que também utilizam diagramas figura-fundo -, e sobretudo das interpretações dos fenómenos fisiológicos e perceptíveis dos objectos artísticos, elaborados por Rudolf Arnheim”.¹²⁸

A obra de Rowe compreende uma relação entre as várias *tensões* que constroem a *cidade*; acolhendo as mais diversas correntes ideológicas, da utopia à tradição, entre modelo ideal e contexto existente.

A crítica à cidade moderna por Rowe – a crise do objecto -, aquela que se tornou num *caos de objectos* díspares tão problemáticos como aqueles a que esta se propôs substituir na cidade tradicional,¹²⁹ foi motivo para repensar uma espécie de *dialéctica sólido-vazio*, resgatada pela ideia de rua e praça como uma espécie de válvula de escape público, pelo debate entre o sólido e o vazio, numa cidade capaz de permitir a existência conjunta do abertamente planeado, da peça pré-estabelecida e do acidente, do público e do privado, do Estado e do Individuo. Rowe destaca que o seu objectivo não passa por prescindir de nenhum dos dois esquemas mas, antes, de os corrigir, pois defende uma *multiplicidade* de opções e de intenções pluralistas, numa espécie de estratégia de acomodação e coexistência.¹³⁰

Para tal, diz ser essencial uma *outra inversão*, ainda que seja necessário sacrificar algumas das partes mais importantes da tradição contemporânea, reconsiderando o objecto menos como figura e menos como fundo, menos branco e menos negro, mas mais “cinzento”.

A lição do discurso pluralista de Collage encontra-se na leitura deste espaço de subúrbio construído sobre acidentados processos de crescimento urbano, resultado

¹²⁷ MONTANER, Joseph Maria – Arquitectura e Crítica. P.119

¹²⁸ Ibidem, P.119

¹²⁹ ROWE, Colin; KOETTER, Fred, - Ciudad Collage. p.60

¹³⁰ Ibidem, p. 68



72.



73.



74.

72. Planta de cheios e vazios da zona de intervenção na Amadora
 73. "Peças" compositivas da zona de intervenção na Amadora
 74. Momentos arquitectónicos do espaço limite - "montagens-entre"

de um urbanismo democrático e operacional, é a constatação de um território de “peças”, de mosaicos que se foram sedimentando como *fragmentos* de várias e distintas realidades. Um *espaço de colisão* pois é referente a esquemas experimentais que resultaram de reorganizações de tempos diversos. Como refere Rowe, é necessário sobre esses espaços uma *atitude* - “a *colagem*, frequentemente um método de dar atenção às sobras do mundo, de preservar a sua integridade e conferir-lhes dignidade, de combinar o informal com o cerebral, a convenção e a quebra da convenção, opera necessariamente de modo inesperado.”¹³¹

Aquele conjunto de peças – numa espécie de “*puzzle*” - é visível na leitura da forma/fundo deste território periférico, onde são identificáveis as diferentes malhas que formam a cidade da Amadora e que, sendo mais desenhadas ou menos planeadas, comportam em si o problema da descontrolada edificação da periferia, dos blocos de habitação maciços, das grandes massas industriais, do espaço de edificação informal e do espaço vazio sem significação.

Para reatar as relações entre aquele “*puzzle*” foi necessário tornar as “peças” comunicantes. Essa comunicação seria protagonizada pelo reorganizar das *estruturas do espaços-entre*, esses objectos (leia-se espaços) não fariam parte do fundo nem se designariam somente como forma, seriam antes um espaço mais “cinzento”, nem negro nem branco. No fundo, o *objecto introvertido* pretenderia *rebater-se* sobre a envolvente e gerar novas dinâmicas urbanas, referenciar-se e referenciar o lugar onde está inserido.

Os redesenho dos objectos de articulação (leia-se espaços de articulação) daquele território pautou-se também pela ideia de fragmento porque, sendo um espaço que pretende conectar as malhas confinantes, a sua natureza é distinta delas, é no fundo uma espécie de montagem-entre, como uma estratégia de fragmentos que se justapõem numa espécie de colagem urbana. Se podemos afirmar que a renovação dos *espaços-entre* seguem os princípios de um sistema maior (retirado daquele case-study) e se adaptam perante cada circunstância, do ponto de vista da forma, da volumetria, do cheio ou do vazio estes não são propriamente análogos às malhas adjacentes. A organicidade das formas pela adaptação à topografia, a alusão a imaginários mais escavados (túneis) e suspensos (pontes), a elevação do layer pedonal da cidade (a quinta fachada habitada) reformam um *imaginário esquecido*, necessário e imposto pelas barreiras que as grandes infraestruturas deste espaço metropolitano geram.

Provavelmente a atitude de Rowe, em admitir que a cidade é um *organismo abrangente*, torna-se aqui motivo para repensar este espaço de subúrbio como um espaço real em cidade, deixando de parte os vários constrangimentos físicos gerados por um tempo demasiado veloz, e trabalhando sobre ele, sobre essas “peças” por momentos de montagem-entre, sem medos ou radicalismos.

¹³¹ ROWE, Colin; KOETTER, Fred - Cidade Colagem in NESBITT, Kate – Uma Nova Agenda para a Arquitetura. p. 317

O desenho do espaço-entre procura significar as estruturas que se poderão tornar significativos nas malhas desagregadas da Amadora metropolitana - identificar os espaços que poderão servir de rótulas a este territórios, reconfigurá-los e inseri-los numa nova estrutura de sítios e coisas e, ainda depois, torná-los perceptíveis, mentalmente apropriáveis, colectiva e individualmente significantes é o desafio de uma complexa engrenagem exigida por um território fissiforme mas real, aquele que não se poderá apagar mas, antes, considerar. A lição de Rossi ou Portas, de Aymonino ou Vidler, de Lynch ou Cullen ou ainda de Rowe e Koetter é parte da extensa e complexa revisão do espaço de cidade da segunda metade do século XX. Para este espaço metropolitano ela significa, mais do que um modelo fixo - uma ponte de interpretação.

A cidade parece ser muito mais do que um só desígnio, olhar para ela é entender as suas fraquezas, as suas necessidades e depois perceber as suas vontades. O seu desenho ambiciona uma *nova organização*, mas uma ordem que possa vir dá análise desse mesmo corpo urbano, onde a produção do lugar se fundamenta na *carga de significados* que o próprio território transporta consigo ao longo do tempo e naquilo que podemos aprender com aqueles que o estudam.

Notas de fim de cap. III

citações na língua original

⁸⁶ “Fotografías, planos, dibujos, el argumento, el argumento de una comedia, la escenografía de una película. Quizá un retrato.

Aquí poderia detenerse la relación de los proyectos, o, si se quiere, iniciar-se una desmesurada búsqueda de las cosas. Búsqueda que és recuerdo, pêro, sobre todo, la vertiente exterminadora de la experiencia, que actúa sin avisar, concediendo o quitando significados a cada proyecto, suceso, persona, o cosa.” ROSSI, Aldo – Autobiografía Científica. p. 47

⁸⁷ “Siempre he advertido, aún más allá de las analogías, como la belleza es el lugar de encuentro entre sustancia y significados diversos.” ROSSI, Aldo - Autobiografía Científica. p. 81

⁸⁸ “Las persistencias se advierten a través de los monumentos, los signos físicos del pasado, pêro tambien q través de la persistência de los trazados y del plano. Este ultimo punto es el descubrimiento más importante de Poéte; las ciudades permanecen sobre ejes de desarrollo, mantienen la posición de sus trazados, crecen según la dirección y com el significado de hechos más antiguos que los actuales, remotos a menudo. Muchas veces estos hechos permanecem, estan dotados de vitalidad conitua, y a veces se destruyen; queda entonces la permanência de las formas, los signos físicos del locus. La permanência más significativa está dada así por las calles e por el plano; el plano permanece bajo niveles diversos, se diferencia em las atribuciones, a menudo se deforma, pêro sustancialmente no cambia de sitio. Esta es la parte más válida de la teoria de Poéte; nasce esencialmente del studio de la história, si bem no podemos definirla completamente como uma teoria histórica.” Rossi, Aldo - A Arquitectura da Cidade, p.98

¹⁰⁰ “La critica al *funcionalismo ingénuo* esta relacionada com la certeza de que la forma és mas fuerte que cualquier atribución de uso y que la máxima precisión arquitectónica favorece la maior liberdade funcional.” ROSSI, Aldo - La Arquitectura de la Ciudad. p.123

¹¹⁰ “The city, that is, provides the material for classification, and the forms of its artifacts provide the bases for re-composition.” VIDLER, Anthony - A terceira tipologia in NESBITT, Kate – Uma Nova Agenda para a Arquitectura. p. 286

¹³⁴ “la ciudad de la arquitectura moderna se há convertido en un caos de objectos conspicuamente dispares tan problemático como la ciudad tradicional a la que há tratado de reemplazar” ROWE, Colin; KOETTER, Fred, - Ciudad Collage. p.60

¹³⁵ “Finalmente, el deseo de nos prescindir de ninguno de los dos nos impulsa a corrigir ambos, pues, en una época supuestamente de amplitude de opciones y de intención pluralista, debería ser possible tramar algún tipo de estratégia de acomodación y coexistencia.” ROWE, Colin; KOETTER, Fred - Ciudad Collage. p. 68



75.

75. Momento de avaliação na cadeira de Projecto V - dArq.

CAPÍTULO IV

ESPAÇO DE CRÍTICA

CRÍTICA E PROBLEMÁTICAS DE PROJECTO

Num primeiro momento, a presente reflexão pretende basear-se na crítica produzida em âmbito académico em relação ao Projecto Urbano para a Cova da Moura (2009/2010) e, ainda, em vários discursos que deram corpo a painéis apresentados nas conferências realizadas pela Trienal de Arquitectura 2010 sob o tema Falemos de Casas. Num segundo momento, a pretensão é partir desse projecto para a problemática do espaço-entre e a sua revalidação perante as visões dos autores abordados anteriormente nesta exposição, para que no final se possa concluir que lição ficou afinal do cruzamento das ideias de um projecto urbano com um corpus teórico sobre o estudo da cidade.

“As periferias, no plural porque distintas, proporcionam oportunidades de transformação diferentes consoante a natureza dos seus problemas, os trunfos que podem ir buscar ao novo quadro de coesão urbana, os recursos disponíveis, as oportunidades que lhes oferecem e os recursos que possam mobilizar. Não constituem, por isso, receptáculos de soluções normalizadas e completamente transferíveis para todas as situações”

Álvaro Domingues, 1994¹³²

È sobre a ideia de diversidade em cidade que se inicia esta revisão. A leitura do espaço-entre na Amadora metropolitana não se prende com nenhum tipo de modelo

¹³² DOMINGUES, Álvaro - “(Sub)úrbios e (Sub)urbanos – o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?”, Revista da Faculdade de Letras do Porto – Geografia, p. 16

de projecto para uma qualquer periferia. Esta leitura parte de um *território fissiforme* para a sua *reorganização* através da criação de um sistema de *espaços públicos agregadores* e fundamentados nas qualidades desse mesmo espaço territorial.

Em crítica, a leitura dessa reorganização territorial sugeriu, num primeiro instante, uma *lógica demasiado radial* que parte do Bairro da Cova da Moura para as suas envolventes - maior concentração e em seguida uma conseqüente dispersão -, como referiu Gonçalo Byrne¹³³ e ao que acrescentou, ainda, os perigos desse grafismo poder representar a ideia de um *espaço turisticizado*.

Manuel Aires Mateus demarca, também, que “os problemas que se põem, hoje, ao bairro existem igualmente em cidades antigas com história. Estamos perante uma zona que, de repente, corre o risco de se turisticizar. Ora esse é um problema que se põe (...) para comunidades que deixam de ter uma vida real e passam a ter uma espécie de vida artificial à volta do turismo. Isto é um fenómeno muito curioso para a periferia de uma cidade, que é suposto ser um bairro perigoso com uma certa história de poucas dezenas de anos, e é muito interessante que alguns dos problemas que se colocam sejam aqueles de que se fala em relação às grandes capitais do turismo global, embora a uma micro escala.”¹³⁴

Sobre este aspecto (ou o que há a retirar dele), como refere Aires Mateus, fica a ideia de que este espaço tem de facto uma certa *capacidade de atracção*, perceptível no seu acelerado modo de fazer cidade, num certo sentido de produzir *urbanidade*. E, foi esse mesmo sentido de urbanidade que o projecto urbano teve como objectivo fazer ressaltar. De facto, se a representação gráfica de *configuração estrelada* se assemelha à uma atitude centralizadora de imagem turisticizada - como se de repente o Bairro da Cova da Moura fosse o melhor sítio para ser viver – essa mesma configuração representa, não mais do que, um signo gráfico. A função maior de um *indutor de urbanidade* seria a de representar um percurso urbano que integrasse as estruturas do espaço colectivo, cozendo malhas limítrofes, lidando com estas através de uma certa *transversalidade - na relação com as malhas adjacentes* .

Como crítica, ressalta ainda a abrangência do projecto urbano em relação a uma escala de intervenção alargada (e não ao nível do bairro). Essa abrangência pareceu também evidenciar a *pretensão de um mega projecto*¹³⁵ que derivava da dispersão daquela configuração estrelada. Também em relação a este excesso, questiona Pedro Maurício Borges¹³⁶ se a Amadora terá *massa crítica* para realmente viver e significar todo este espaço público, se todo este conjunto de equipamentos fará sentido.

¹³³ Avaliação e crítica de Projecto V a 26 de janeiro de 2010 por Gonçalo Byrne, Arquitecto e Professor Regente.

¹³⁴ Aires Mateus, Manuel - A lição de desenho in SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 144

¹³⁵ A pretensão de um mega projecto superou-se na ideia de que as estruturas propostas eram, de facto, pré-existent mas, também, na defesa de um processo realizado a longo curso - faseamento de projecto. Conceber um projecto à escala territorial é admitir que a sua intervenção se faz por etapas e que os seus resultados se encontram, também, a longo prazo.

¹³⁶ Pedro Maurício Borges, Arquitecto e Docente no Departamento de Arquitectura da FCTUC (2009/2010).

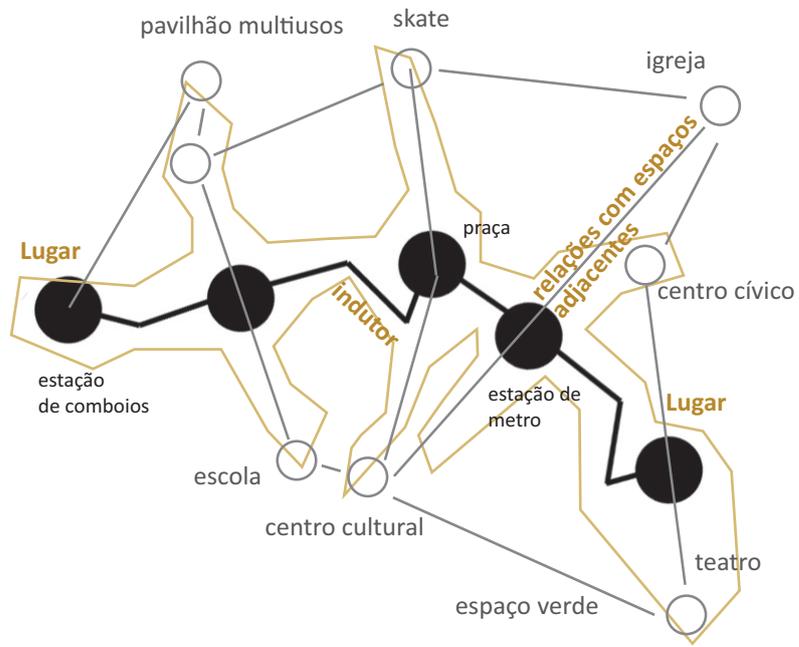
A intervenção urbana (dita de excessos) vai actuar num espaço-entre, num espaço de desequilíbrio de objectos esquecidos e subvalorizados em relação ao parque habitacional (esse sim, construído sobre excessos que tiveram por incremento o seu potencial financeiro) gerando como consequência a pobreza de significado do espaço vazio, um espaço dominado pela circulação automóvel e o seu estacionamento.

Os espaços refeitos não se fundamentaram unicamente em espaços completamente novos (e por aí não têm a pretensão de um mega projecto) procuravam, também, a requalificação e renovação dos existentes.

A *estrutura de coisas e sítios* proposta por aquela intervenção urbana pretende recuperar, através dessa requalificação e renovação, o *hardware* daquele território, pondo-o a funcionar. De facto, pela visita aos vários lugares da Amadora metropolitana são visíveis inúmeros túneis fechados, pontes inutilizáveis, quintas abandonadas, edifícios públicos isolados, escolas muradas... O estranho é verificar que as estruturas estão lá, mas que não são apropriadas. Será só uma questão de desenho? Até que ponto é que a periferia deverá (ou quererá) “deixar de ser” periferia? E, será que um habitante de uma periferia em ruptura quer deixar de viver em ruptura? Essas, sim, serão questões complexas de responder. Neste território parece coexistir a ideia de barreira (apontadas como negativas pelos seus habitantes) pelo fecho daquelas malhas em colisão e, depois, a negação das permeabilidades que, de facto, existem mas não são utilizadas ou estão fechadas. Contudo, ao acreditar que a cidade deve ser democrática e oferecer as mesmas oportunidades a todos os seres urbanos, a generosidade do espaço-entre tenta reorganizar percursos pela inclusão dessas estruturas, dos seus pontos fixos (bens de uso colectivo) e gerar um espaço de livre circulação de colectividades e de indivíduos, vivências e práticas urbanas. Esses espaços pretendem reavaliar as relações que antes se mantinham, “corrigindo-as”.

Em relação à *reorganização de percursos* também Gonçalo Byrne, atentou, existir a ideia de um *percurso pré-definido* onde a aquela *liberdade de circulação* seria colocada em causa, porque a cidade deve sempre proporcionar a opção de escolha e não limitar, pois ao contrário voltaríamos à inicial ideia de *ruptura*. Criar um indutor urbano até Alfragide, até à Buraca, a Benfica ou à Reboleira não seria demarcar o percurso mais directo entre dois lugares ou fixar um modelo de circulação no corpo urbano, seria, antes, decalcar um caminho através da *proximidade* (porque ao nível pedonal a extensão dos percursos pode pô-los em causa); da *funcionalidade* (pela inserção das estruturas de bens de uso público no percurso e vice-versa) e *permeabilidade* (pela desmaterialização de barreiras e resgate de relações físicas e visuais). Contudo, e ainda em relação àqueles percursos urbanos, Gonçalo Byrne concede-lhes, algum tempo depois¹³⁷, a capacidade de gerarem uma *nova ordem no espaço público* e, ainda, de interagirem com diferentes programas e escalas (tanto presente na ideia do grande “boulevard” ou de grande praça como na ideia da rua, da praça ou da escada) numa

¹³⁷ Avaliação e crítica de Projecto V a 16 de Março de 2010 por Gonçalo Byrne, Arquitecto e Professor Regente.



76.

76. Montagem de um percurso urbano - rua como "ligante" do sistema de relações do percurso urbano com as zonas adjacentes.

mesma intenção de desenho marcadamente orgânico. Pondo em evidência que essa *organicidade* resulta da lição do espaço “vazio” da Cova da Moura - de uma aglutinação cúbica que gera um espaço público irregular e acentua o assentamento urbano e a adaptação do edificado à topografia da colina. Essa mesma *organicidade* e *lição topográfica* acaba, depois, por ser tema de projecto para muitos dos espaços-entre as várias malhas da amadora metropolitana.

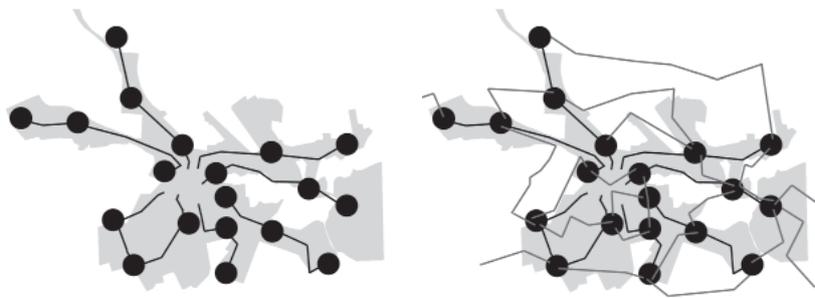
A *lição topográfica* é também demarcada por João Paulo Cardielos quando afirma que as tentativas de usar a geografia dos lugares e as variações de relevo como instrumentos de uma exploração topográfica do edifício são, não só, resultado da adaptação das estruturas ao seu contexto de inserção mas, também, fruto da lição daquele assentamento orgânico.¹³⁸ Contudo, contesta, como ponto negativo, a existência de excessivas *fracturas* dentro do mesmo percurso urbano. Essa ideia de fractura era relativa a questões de *escala* e, sobre este ponto de vista, um indutor de urbanidade não se constituiria por um desenho de estruturas de escala constante, e esse foi, aliás, um dos princípios primeiros. Propor uma estrutura de uso colectivo ou de carácter residencial no bairro da Cova da Moura não poderia significar o mesmo que construir uma outra fora dela, teria de existir um balanço entre as necessidades dos vários lugares (de escalas distintas). Como refere Aires Mateus, é importante que este seja um trabalho que crie uma série de oportunidades, uma rede mas que essa mesma rede possa ser adaptável. Esta intervenção procura introduzir, no mesmo percurso, objectos arquitectónicos de escalas variáveis, contudo, não pretende ser global. O que é necessário é que se comece a “construir coisas, que naturalmente criem upgrades, o lugar vai ganhando esses upgrades de que também necessita para viver. Portanto, há aqui muitas estratégias a usar, mas parece-me que a estratégia de denominador comum é a montagem de possibilidades de rede.”¹³⁹ Essa *montagem de possibilidades* deve, contudo, ser permissiva e dar lugar a uma “gestão entre processos que são *mi-méticos* e *processos de distanciação*”¹⁴⁰ e assim tentar encontrar um balanço entre as diferentes partes e escalas da amadora metropolitana.

A montagem de um indutor de urbanidade faz-se assim por estruturas de grande escala, intermédia e, ainda, pela revalidação de elementos de pequena escala presentes ao nível da escala rua (ao nível da mobilidade suave – introdução de pequenas rampas, escadas, melhoramento e alargamento de passeios e guardas). É necessário perceber estes *objectos de escala intermédia* pela procura de um equilíbrio que esta periferia não parece ter. Estes, que não são ainda a escala da cidade (plano total), mas também não se comprometem na escala do objecto de arquitectura singular (objecto-lote), são antes uma dimensão mediadora, mas que funcionam, depois, em conjunto – numa lógica de *cooperação em rede* - entre uma relação de tipologia e morfologia necessária no espaço limite, e que neste contexto territorial, se pretende agora como

¹³⁸ Avaliação e crítica de *Projecto V* a 16 de Março de 2010 por João Paulo Cardielos, Arquitecto e Professor.

¹³⁹ AIRES MATEUS, Manuel - A lição de desenho in SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 151

¹⁴⁰ SARDO, Delfim, ed. - Falemos de Casas: Concursos. p. 145



77.

77. De uma “configuração estrelada” à ideia de rede.

um *espaço de contacto*. Esse espaço não se deseja, nem branco nem negro (na visão de Rowe), mas antes que seja a envolvimento do layer horizontal da cidade (porque desenhado em relação ao peão) e a massa construída do edifício (que alberga um bem de serviço colectivo e utilitário ao ser urbano).

O que se retirou do estudo de um *Projecto Urbano para a Cova da Moura* reside na identificação do problema-paradigma da Amadora metropolitana. Mais que encontrar uma dada solução, a interpretação deste território levou-nos à clarificação dos seus constrangimentos. Estes contem-se na definição espaço-entre - o espaço (sobrante e residual) entre os grandes canais circulatórios e o parque residencial, entre as várias malhas compositivas, entre limites administrativos, entre as variações de topografia, em espaços abandonados.

Um espaço residual que não pode ser por completo desenhado e controlado (e não será essa a ambição), mas pode, antes, em pontos estratégicos ser revalidado e integrado numa estrutura urbana mais coesa para os seus lugares confinantes.

CONCLUSÃO

UMA ESPÉCIE DE SÍNTESE

Perceber a cidade pela renovação dos seus módulos espaciais de vivência urbana numa composição formal adaptável e o respeito dos espaços comuns consolidados como fez Pombal; o pulsar do seu crescimento entre a continuidade simbólica, a metamorfose e modernização do traçado como fez Ressano Garcia, ou, ainda depois, torná-la representativa e monumental pela reconfiguração do seu espaço social e físico ou, até, “territorial” como fez Duarte Pacheco é a lição de uma história que reflecte para na cidade os desígnios de vários tempos, aqueles que souberam resistir e permanecer como factos urbanos.

Depois tornou-se atractiva e o cenário mudou - a cidade “explodiu”. Surgiram realidades periféricas que se foram adensando e gerando outras cidades dentro daquela cidade gigante. Esta deu origem a realidades emergentes - a Amadora é uma delas. São espaços transformados pela ausência do desenho e pelo domínio dos princípios económicos e especulativos do solo urbano. Receberam a população que a cidade atractiva afastou e, entre os canais circulatórios de escala territorial, nasceram as malhas dessas cidades periféricas.

Esqueceu-se o plano horizontal da cidade e as membranas-entre, e o edificado cresceu verticalmente porque respondia ao potencial económico que o custo do solo representava. Cresceram, ainda, malhas mais informais que oportunamente se espalharam sobre espaços descaracterizados e, sobre eles, sedimentaram extractos de lata, tijolo, cimento, pessoas e problemas. Algumas conseguiram sedimentar vontades e, aí, constituíram-se comunidades - surge, assim, a Cova da Moura. São, contudo, territórios da suburbanidade. Fruto do declínio da cidade consolidada e da proliferação do edificado por espaços de índole rural, à periferia cabe, agora, rever o espaço que sempre lhe foi negado.

O projecto urbano para o Bairro da Cova da Moura, como lição de espaço relacional, demonstrou que as necessárias dinâmicas urbanas poderão partir das qualidades do espaço colectivamente habitado e significado e devem, assim, servir de exemplo de forma a suturar os vários tecidos do corpo urbano sob a lógica de pontos cirúrgicos inseridos em fluxos de mobilidade suave e, por isso, pensados em relação ao layer horizontal da cidade que é vivida na “planta do pé.”

Para lá deste case-study é importante perceber o que este significou para o estudo do processo urbano e da cidade. Agora, e em análise pessoal, a leitura pretende tornar-se mais abrangente e ler a cidade como um sistema. Este, não nega a ideia de partes de cidade pois foi essa ideia que sempre a constituiu. Pretende, sim, reavaliar uma organização e traduzi-la em espaço relacional. A sua concepção parte sempre de uma ideia de *coisa unitária e pública* – a cidade -, para uma ideia de *privado* – a casa.

Faz-se por a sucessão de escalas interligadas por diferentes níveis de leitura (da cidade para o bairro, do bairro para a rua, da rua para a casa). O engenho desse sistema traduz uma organização, e essa composição reclama para o subúrbio a importância da rua como elemento estruturante (como elemento comunicante naquela relação casa-bairro-cidade).

A cena suburbana representa para a contemporaneidade a ruptura com as dinâmicas da vida comunitária e o refúgio em espaços interiorizados. A mobilidade rápida alterou a forma e o conteúdo do espaço periférico e manipulou os seus processos de crescimento urbano. A “não-cidade” é fruto de um certo aceleração física e humano, gerou espaços residuais e ruinosos, sobrantes e desagregadores dos núcleos construídos - um espaço-entre, de negação.

O importante será perceber, como referiu Portas, que “os edifícios não devem continuar a ser concebidos como o positivo num espaço livre negativo, tal como o sistema viário não deverá manter o estatuto de independência da forma edificada que também lhe tem sido atribuído.”¹⁴¹

È pois necessário compreender a necessidade de uma outra inversão.

Se até aqui, o espaço edificado foi o protagonista da cena suburbana, será talvez o momento dar lugar à importância de uma estrutura de espaço público que venha agregar o parque residencial. Este processo, de reavaliação das relações nas periferias das cidades, poderá confiar esta tarefa de agregação às potencialidades ordenadoras dos objectos e espaços de uso público - o espaço-entre, agora, relacional. Uma transposição que se fundamentará na compreensão dos constrangimentos da cidade vertical e informal, onde no fundo se poderá substituir a ideia de crescimento em altura pelo entendimento da importância de relações no plano horizontal.

“ (...) não é o edifício singular a unidade relevante, mas sim a edificação, ou seja, conjuntos de unidades mais extensos ou repetidos que mantinham, com o espaço público ou os espaços privatizáveis, uma relação constante e com significado claro para os moradores ou passantes. Esta condição levar-nos-á a seleccionar um número mais reduzido de tipos de edifícios, com preferência por “soluções de perímetro” sobre “soluções de altura” (que não são de excluir mas que não voltarão a ser regra).”¹⁴³

A maximização do perímetro, como ponto essencial a reter, será, no fundo, a melhoria das relações ao nível do plano horizontal e terá como principais ferramentas os pontos de uso colectivo do espaço-entre. Este será, no fundo, a recuperação do diálogo entre unidades tipologias e a morfologia urbana. Esses pontos, pela inclusão de

¹⁴¹ Portas, Nuno - Conceitos de Desenvolvimento urbano. *in* JA – Jornal Arquitectos, “Antologia 1981 – 2004”. p. 84

¹⁴³ *Ibidem*. p. 85

espaços pré-existent, terão a capacidade de regenerar os espaços numa espécie de rede urbana de percursos, objectos de serviço público e espaços de ligação.

“(…)se o sistema de espaços exteriores, deixa de ser um resíduo para ser ordenador, segue-se que é objecto de traçado ou de projecto traçado que contenha as relações, invariantes, necessárias e suficientes, entre o público e o edificado.”¹⁴⁵¹⁴²

A estrutura do espaço arquitectónico deve, pois, entender esta relação como a graduação de elementos espaciais capazes de fazer uma reorganização – entre o espaço-núcleo, espaço-transição e o espaço-exterior.¹⁴⁴

O espaço de transição é também um ponto essencial para o estudo do espaço-entre pois permitiu, através de um estudo tipológico, resgatar a relação entre as diferentes morfologias urbanas e os espaços-núcleo dos objectos arquitectónicos de uso público. O seu entendimento constituiu um ponto comum entre as várias intervenções daquele projecto urbano.

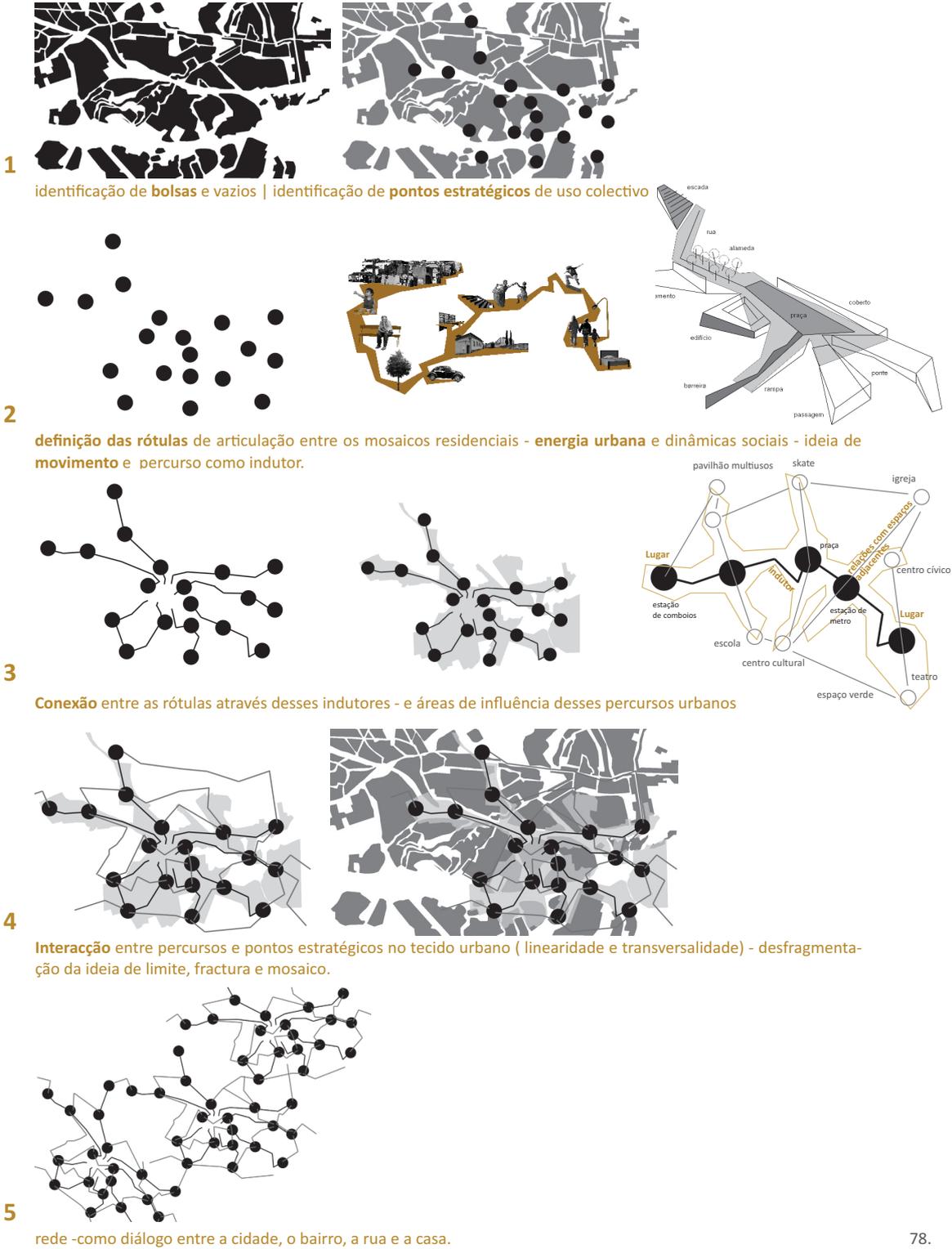
As estruturas, espaços e objectos dinâmicos do espaço-entre (e relacional) caracterizaram-se, assim, por imaginários mais escavados ou suspensos, pela continuidade dos planos dos edifícios sobre o espaço rodeante, numa espécie de camadas pedonáveis, por muros e fendas, plataformas, acessos rampeados e escadas pontuais que, em conjunto, teriam como objectivo regenerar as permeabilidades e continuidades no tecido urbano.

Desenhavam-se, ainda, sobre linhas mais enviezadas e orgânicas, geravam desvios de alinhamentos, truncagens e deflexões no edificado. O seu objectivo seria tornar as estruturas públicas legíveis, gerar novas experiências sensoriais e reatar as necessárias relações visuais entre os vários pontos da rede urbana - e por isso uma nova imagética urbana.

Neste processo, a ideia de movimento é central. Este sugeriu, para o plano horizontal da cidade, uma linha ordenadora de relações dos objectos construídos e da sua concepção urbanística. Esta, partindo de uma linguagem comum que assegurasse uma coerente *estrutura de signos*, constituiu uma *espécie de meta-linguagem para o projecto urbano para a Cova da Moura, e já fora do enquadramento deste case-study, uma ideia de sistema para o entendimento do espaço suburbano*.

A leitura de uma base de sintaxe arquitectónica comum não resulta num sistema paradigmático de intervenção nas periferias da cidade, mas antes na consciência da integridade do lugar público, habitado e democrático - um conjunto de elementos simbólicos, invariantes e estruturais para um mesmo desígnio de cidade. Um sistema que não se pretende como modelo mas, antes, como hipótese. Um estudo que consiste em conciliar diferentes espaços, programas e intenções sobre um mesmo desejo para a “cidade-retalhada” - a transformação daquela espécie de urbanidade residual

¹⁴⁴ Ibidem, p. 85



78. Sistema em rede através da montagem de vários percursos urbanos - rua como "ligante" desse sistema de relações com as zonas adjacentes.

que resulta na mutação de programas monofuncionais, na abertura do edificado ao espaço “de fora” e na envolvimento entre os ambientes exteriores e o interiores.

O *esquema mental da cidade*, numa espécie de diálogo relacional, ganha, entre os espaços residenciais, pontos de vivência colectiva - *rótulas de ligação como catalisadores da urbanidade* - que estarão conectados entre si pela ideia de *percursos urbanos* (indutores de urbanidade) e que se integram numa matriz de interações - *uma rede* -, onde a rua desempenha o *papel estruturador* do espaço-entre, as malhas urbanas e o espaço-núcleo do objecto de apropriação colectiva.

A lição fundamental do projecto urbano para o espaço suburbano vai além da ideia do percurso urbano, centra-se na ideia de rede, num esquema de circulação pedonal potenciado por diferentes momentos arquitectónicos. O importante é inverter o actual sistema, é reter os momentos-chave do corpo urbano e torná-los catalisadores do plano horizontal - é perceber afinal a verdadeira dimensão estruturadora do projecto de Arquitectura para a cidade e as suas correlações.

BIBLIOGRAFIA

- Abraão, Sérgio Luís - **Espaço Público: do Urbano ao Político**. São Paulo: Annablume Editora, 2008, 194 p., ISBN 9788574197920
- Amaral, Fracisco Keil do - **Lisboa, Uma cidade em Transformação**. Lisboa: Publicações Europa-América, 1969. 237 p.
- Ascher, François - **Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, Um léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010, 174 p. ISBN 9789722416702
- Augé, Marc - **Não-lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade**. Lisboa : Bertrand Editora, 1994, 121 p. ISBN 9722505807
- Borja, Jordi, Manuel Castells - **Local and global: the management of cities in the information age**. London: UNCHS, 1997, 279 p. ISBN 1853834416
- Cullen, Gordon - **Paisagem urbana**. São Paulo: Edições 70, 2006, 208 p. ISBN 9789724414010
- Domingues, Álvaro coord. - **Cidade e Democracia - Trinta anos de Transformação Urbana em Portugal**. Lisboa: Argumentum Edições, 2006. 400 p. ISBN 972847939
- Fernandes, José Manuel - **Lisboa & Património**. Lisboa, Livros horizonte, 1989, 217 p. ISBN 972240718X
- Fernandes, José Manuel - **Lisboa em obra(s)**. Lisboa, Livros horizonte, 1997, 223 p. ISBN 9722409999
- Fernandes, José Manuel - **Arquitectura Portuguesa: uma síntese**. Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2000. ISBN 9789722714884
- Fernandes, Vítor Matias - **O fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade**”, Lisboa: Centro de Estudos Territoriais (ISCTE) : Ler Devagar, 2004, 404 p. ISBN 9729880522
- Ferrão, João; PAVÃO, Luís [et al.] - **Área Metropolitana de Lisboa: gentes, paisagens, Lugares**. Lisboa: Área Metropolitana de Lisboa, 2004. 199 p. ISBN 9728759053.
- França, JOSÉ AUGUSTO - **A Reconstrução de Lisboa e a Arquitectura Pombalina**. 2.ª ed. Lisboa, Biblioteca breve /Instituto da Cultura e língua portuguesa, 1981, 104p.
- França, José-Augusto - **Lisboa, Urbanismo e Arquitectura**. 5ª ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2005. 119 p. ISBN 972240998
- França, José Augusto - **Lisboa Pombalina e o Iluminismo**. Lisboa, Bertrand Editora SARL, 1983, 408 p. ISBN 9789722501163
- Grande, Nuno - **O verdadeiro mapa do universo: uma leitura diacrónica da cidade portuguesa**. Coimbra: e|d|arq, 2002. 190 p. ISBN 9729738378
- Ida, Susser - **La sociologia urbana de Manuel Castells**. Madrid : Alinza Editorial, 2001, 526 p. ISBN 8420667730
- Lamas, José - **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 4ª ed. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1992. 590 p. ISBN 972310903
- Lynch, Kevin - **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Edições 70, 1960, 95 p. ISBN 9724403793
- Marques, A. H. de Oliveira [et al.] - **Atlas da Área Metropolitana de Lisboa**. Lisboa : Área Metropolitana, 2003, 321 p. ISBN 9729865574.
- Montaner, Josep Maria - **Arquitectura e Crítica**. Barcelona, editorial Gustavo Gili SL, 2007, 160 p. ISBN 9788425222382
- Montaner, Josep Maria - **La Modernidad superada: Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX**. 2ª ed. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1998, 236 p. ISBN 8425216966
- Morales i Rubió, Manuel de solà - **Las formas del crecimiento urbano**. Barcelona : Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya, 1997, 196 p. ISBN 8483011972
- Mumford, Lewis - **A cidade na história, suas origens transformações e perspectivas**. 4ª ed. São Paulo, Martins fontes, 1998, 742 p. ISBN 9788533624092
- Nesbitt, Kate, ed. - **Uma Nova Agenda para a Arquitectura: antologia teórica 1965-1995**. 2ª ed. São Paulo: Cosac Naify, 2006. 662 p. ISBN 9789722414630

Portas, Nuno - **A cidade como arquitectura**. 2ª ed. Lisboa: Edição Livros Horizonte, 2007, 212 p. ISBN 9789722414630

Portas, Nuno - **A Arquitectura para hoje 1964 seguido de evolução da arquitectura moderna em Portugal 1973**. 2ª ed. Lisboa, livros Horizonte, 2008, 204 p. ISBN 9789722415668

Portas, Nuno - **Tempo das formas: a cidade feita e refeita**. Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho (DAAUM) / Guimarães, 2005, 309 p. ISBN 9729982201

Ramos, Paulo Oliveira - **A Zona Ribeirinha de Lisboa**. URBE/Cadernos: a Área Metropolitana de Lisboa. Lisboa. 1 (1997) 5-11.

Rossi, Aldo - **La Arquitectura de la Ciudad**. 9ª ed. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1995. 310 p. ISBN 8425216060

Rowe, Colin; Koetter, Fred - **Ciudad Collage**. Barcelona : Gustavo Gil, 1981. 182 p. ISBN 842521047

Salgueiro, Teresa Barata - **A cidade em Portugal: Uma geografia urbana**. Porto, Edições Afrontamento, 1992, 450 p. ISBN 9723602024

Sardo, Delfim, ed. - **Falemos de Casas: Concursos**. Lisboa: Athena, 2010. 223 p. ISBN 978989310007.

Sardo, Delfim, ed. - **Falemos de Casas: entre o norte e o sul**. Lisboa: Athena, 2010. 345 p. ISBN 9789893100066.

Teixeira, João - **O P.R.O.T. da Área Metropolitana de Lisboa: Enquadramento, perspectivas e Objectivos**. URBE/Cadernos: a Área Metropolitana de Lisboa. Lisboa. 1 (1997) 53-59.

PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

Mendes, Luís - **Urbanização clandestina e fragmentação sócio-espacial urbana contemporânea: o Bairro da Cova da Moura na periferia de Lisboa**. Revista da Faculdade de Letras do Porto – Geografia Série II, vol. II, 2008, p. 57-82

Bandeirinha, José António (2007) - **Anos sessenta. Verdades e consequências da crise da habitação em Portugal**. Jornal Arquitectos, nº 226, p. 24-29

Baptista, Luís V. - **A propósito de Lisboa: o local e o global, reflexão preliminar**, Sociedade e Território, nº 10/11, p. 144-149.

Barata, J.P. (ano), **“Área Metropolitana de Lisboa. Porquê? Para quê? Como?”**, Sociedade e Território, nº3, 8-10

Coelho, Alexandra Prado - **Periferia: onde tudo (mas mesmo tudo) ainda é possível**. Jornal de Arquitectos, nº 231, p. 22-29.

Domingues, Álvaro - **(Sub)úrbios e (Sub)urbanos – o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?** Revista da Faculdade de Letras do Porto – Geografia Série I, Vol. X/XI, 1994, p. 5-18.

Domingues, Álvaro - **Periferias urbanas: os excessos do discurso e a pobreza das políticas**. Revista NU. Coimbra. ISBN 16453891. 20 (2004) p. 32-35.

Costa, Carlos A. Bana e - **Dinâmicas de Expansão da área metropolitana de Lisboa – aspectos populacionais e movimentos activos na sua periferia**. Sociedade e Território, nº 3, p. 38-44.

Ferreira, Fonseca António e Joana Lucas - **Área metropolitana de Lisboa: Dar vida aos subúrbios**. Sociedade e Território, nº 33, p. 36-45

Ferreira, Vítor Matias - **O território urbano-metropolitano de Lisboa: teses para uma intervenção político-urbanística**. Sociedade e Território, nº 3, p. 18-28.

Innerarity, Daniel - **A nova urbanidade**. Jornal de Arquitectos, nº 231, p. 18-21

Martins, Mário rui - **Problemas e soluções no planeamento de áreas metropolitanas**. Sociedade e Território, nº 3, p. 11-17.

Portas, Nuno - **Os planos de Lisboa**. Sociedade e Território, nº 10/11, p. 131-138.

Salgueiro, Teresa Barata - **Cidade Pós-Moderna: Espaço Fragmentado**. Revista TERRITÓRIO, ano 111, nº 4, Rio de Janeiro, 1998

Silva, Cidália (2008) - **Território Fissiforme**. Jornal de Arquitectos, nº 231, pp. 34-37.

Soares, Luís Bruno e António Fonseca Ferreira e Isabel Pimentel Guerra (ano) - **Urbanização Clandestina na Área Metropolitana de Lisboa**. *Sociedade e Território*, nº 3, pp.67-77.

Pereira, Margarida e Fernando Nunes da Silva (2008) - **Modelos de ordenamento em confronto na área metropolitana de Lisboa: cidade alargada ou recentragem metropolitana?** *cadernos metrópole*, 2008, nº 20, p. 107-123 ISSN: 1517-2422

Morales, Manuel de solà - **Spazio, tiempo et citta**. *Lotus internacional* nº 51, pp. 25-31

Vaz, Domingos Martins e Fernando Nunes da Silva - **Acessibilidades e Planeamento urbanístico: alguns aspectos e implicações na metrópole de Lisboa**. *Sociedade e território*, nº 22, pp. 136-148.

Vidler, Antony - **Terceira Tipologia** in *Oppositions*, nº5, Periódico do Instituto de Arquitectura e Estudos Urbanos, 1978.

COMUNICAÇÕES EM ENCONTROS CIENTÍFICOS

Bandeirinha, José António (2010), "**Princípios de ordem teórica e prática para a intervenção na Cova da Moura**", comunicação apresentada na/o "Seminário Universidades do Concurso Cova da Moura" - Trienal de Arquitectura de Lisboa, Teatro Camões, Lisboa, 25 de Janeiro.

Carvalho, José (2010), "**...more city**", comunicação apresentada no Seminário internacional Active Access - The city on foot, Centro Cultural e de Congressos de Aveiro, 18 de Março

Rye, Thom (2010), "**Walking: its key role in urban mobility**", comunicação apresentada no Seminário internacional Active Access - The city on foot, Centro Cultural e de Congressos de Aveiro, 18 de Março

Bandeirinha, José António (2011), "**Verfremdung Vs. Mimicry. O SAAL e alguns dos seus reflexos na contemporaneidade**", comunicação apresentada na/o International Conference Architecture [in] out [Politics, Aula Magna da Universidade de Lisboa, 15 a 16 de Janeiro.

REFERÊNCIAS ELECTRÓNICAS

Trienal de Arquitectura de Lisboa. *Concursos*. [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://www.trienaldelisboa.com/2010/pt/concursos/concurso-universidades-cova-da-moura>

Cova da Moura [Em linha]. [Consult. Outubro 2009]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://www.covadamoura.pt/>

Câmara Municipal de Lisboa – *Planeamento em Lisboa: História Recente. Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa*. [Em linha]. [Consult. Janeiro 2011]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://www.cm-lisboa.pt/>

Área Metropolitana de Lisboa. [Em linha]. [Consult. Janeiro 2011]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://www.cm-lisboa.pt/>

Câmara Municipal da Amadora. [Em linha]. [Consult. Outubro 2009]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://www.cm-amadora.pt/PageGen.aspx>

PROVAS ACADÉMICAS

Figueira, Jorge - **A Periferia Perfeita – Pós modernidade na Arquitectura Portuguesa, Anos 60- Anos 80**. Dissertação de Doutoramento em Arquitectura, Universidade de Coimbra, 2009. 541 p.

Lousa, António - **Object city**. Dissertação de mestrado em Arquitectura, Universidade de coimbra, 2009. 129 p.

Afonso, Luís Filipe Ferreira - **Arquitectura da cidade, limite e forma urbana**. Dissertação de Doutoramento em Arquitectura, U.T.L Lisboa, 1991. 487 p.

FILOMGRAFIA

CASTANHEIRA, Graça; RAMOS, Olga – *A casa e a cidade: a cidade em debate*. Pop Filmes, 2010. 1 documentário.

DIAS, Manuel Graça - *Ver Artes / Arquitectura: Arquitecturas sem Arquitectos*. Rtp2, 1996. 1 documen-

tário.

CRÉDITOS DAS IMAGENS

01. Própria autora.
02. Própria autora.
03. Autoria: Pedro Calado.
04. FRANÇA, José-Augusto, “Lisboa, Urbanismo e Arquitectura”. 5ª ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2005. p. 135
05. FRANÇA, José-Augusto, “Lisboa, Urbanismo e Arquitectura”. 5ª ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2005. p. 136
06. FRANÇA, José-Augusto, “Lisboa, Urbanismo e Arquitectura”. 5ª ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2005. p. 137
07. AFONSO, Luís Filipe Ferreira - Arquitectura da cidade, limite e forma urbana. Lisboa : L. Afonso, 1991.p.413
08. Exposição a Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909, Fundação Calouste Gulbenkian, 1989 - Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909 : [catálogo da exposição]. Lisboa : CMA, 1989. P.52
09. CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA – Planeamento em Lisboa: História Recente. Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa [Em linha]. [Consult. Janeiro 2011]. Disponível na Internet: WWW:<URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/ap_2.html>
10. – 11. CASTANHEIRA, Graça; RAMOS, Olga – *A casa e a cidade: a cidade em debate*. Pop Filmes, 2010. 1 documentário.
12. Carta militar de Lisboa de 1971. [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://mapas.igeo.pt/>>
13. Carta militar de Lisboa de 1993. [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://mapas.igeo.pt/>>
14. Própria autora.
15. DOMINGUES, Álvaro (Coordenação), “Cidade e Democracia - Trinta anos de Transformação Urbana em Portugal”. Lisboa: Argumentum Edições, 2006. p.296
16. Amadora Saloia e cidade. Anos 40 na Amadora. [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://amadorasaloia.blogspot.com/>>
17. DOMINGUES, Álvaro (Coordenação), “Cidade e Democracia - Trinta anos de Transformação Urbana em Portugal”. Lisboa: Argumentum Edições, 2006. p.25
18. Google maps
19. Autoria das fotografias: Ângela Mendonça. Produção e montagem: própria autora.
20. Autoria: Luísa Lopes
21. DOMINGUES, Álvaro (Coordenação), “Cidade e Democracia - Trinta anos de Transformação Urbana em Portugal”. Lisboa: Argumentum Edições, 2006. p.293
22. DOMINGUES, Álvaro (Coordenação), “Cidade e Democracia - Trinta anos de Transformação Urbana em Portugal”. Lisboa: Argumentum Edições, 2006. p.297
23. DOMINGUES, Álvaro (Coordenação), “Cidade e Democracia - Trinta anos de Transformação Urbana em Portugal”. Lisboa: Argumentum Edições, 2006. p.295
24. DOMINGUES, Álvaro (Coordenação), “Cidade e Democracia - Trinta anos de Transformação Urbana em Portugal”. Lisboa: Argumentum Edições, 2006. p.296
25. - 30. Própria autora.
31. SOREFAME, Portugal. [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível na Internet: WWW:<URL: <http://www.flickr.com/photos/biblarte/3992792888/in/photostream/>>
32. - 33. Própria autora.

34. Google maps
35. Autoria das fotografias: Luísa Lopes. Produção e montagem: própria autora.
36. - 37. Autoria: Eurico Gomes
38. Google maps
39. - 41. Autoria das fotografias: Pedro Calado. Produção e montagem: própria autora.
42. - 44. Autoria das fotografias: Rui palha. [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível na Internet:WWW:<URL:http://www.trienaldelisboa.com/2010/pt/concursos/concurso-universidades-cova-da-moura
45. Autoria: Eurico Gomes
46. Autoria: Luísa Lopes
47. Autoria:Nuno Grande
48. Autoria: Ângela Mendonça. Diana Almeida, Pedro Calado, Rui Contente, Eurico Gomes, Luísa Lopes, Rafaela Gonçalves e própria autora.
49. Autoria: Luísa Lopes e Rafaela Gonçalves
50. - 51. Autoria: Nuno Grande
52. Autoria: turma A – Pr. Nuno Grande, cadeira de projecto V (José Ferreira, Javier Sanjurjo, Nicole Bolletta, Daniel Bento, Miguel Martins, Pedro Calado, Ana Margarida Amaral, Mariana Carvalho, Rui Contente, Eurico Gomes, Rafaela Gonçalves, Luísa Lopes, Diana Almeida, Angela Mendonça e própria autora).
53. - 58. Extracto da imagem 54. Planta da proposta de Turma (apresentada em anexo)Autoria: turma A – Pr. Nuno Grande, cadeira de projecto V.
59. - 61. Própria autora.
62. Architectural concept and urban strategy. [Em linha].[Consult. Março 2010]. Disponível na Internet:WWW:<URL: http://www.usc.edu/dept/comp-lit/tympanum/3/zaha2.html
63. Própria autora.
64. Gonçalo Byrne Arquitectos. Torre APL. [Em linha].[Consult. Janeiro 2010]. Disponível na Internet:WWW:<URL:http://www.usc.edu/dept/comp-lit/tympanum/3/zaha2.html
65. Própria autora.
66. Lynch, Kevin - A Imagem da Cidade.p. 172.
67. Própria autora.
68. Cullen, Gordon - Paisagem urbana
69. Cullen, Gordon - Paisagem urbana
70. Architectural concept and urban strategy. [Em linha].[Consult. Março 2010]. Disponível na Internet:WWW:<URL: http://s280726524.mialojamiento.es/dibex/Gandy_Soane.htm
71. Rowe, Colin; Koetter, Fred - Ciudad Collage. p. 67 e 62
72. - 78. Própria autora.

ANEXOS.

Os trabalhos expostos em *Anexo* foram realizados em âmbito académico e são da autoria conjunta da turma orientada pelo Pr. e Arq. Nuno Grande e pelo Arquitecto e Prof. regente da cadeira de Projecto V, Gonçalo Byrne.

A turma-A (2009-2010) era composta por quinze elementos: Ângela Mendonça, Diana Almeida, Luísa Lopes, Rafaela Gonçalves, Eurico Gomes, Rui Contente, Ana Margarida Amaral, Mariana Carvalho, Pedro Calado, Miguel Martins, Daniel Bento, Nicole Bolletta, Javier Sanjurjo, José Ferreira e própria autora - o material apresentado foi cedido pelos mesmos.

FALEMOS DE CASAS, FAÇAMOS URBANDUTOS **URBANDUTO.**

PROPOSTA DE TURMA
MANIFESTO ESTRATÉGICO

O que é um “urbanduto”? Uma faixa, um percurso, uma conexão, uma “deriva” urbana numa visão Situacionista; um “cordão umbilical” que pode transformar o Bairro da Cova da Moura num elo estratégico da Amadora e da Lisboa Metropolitana.

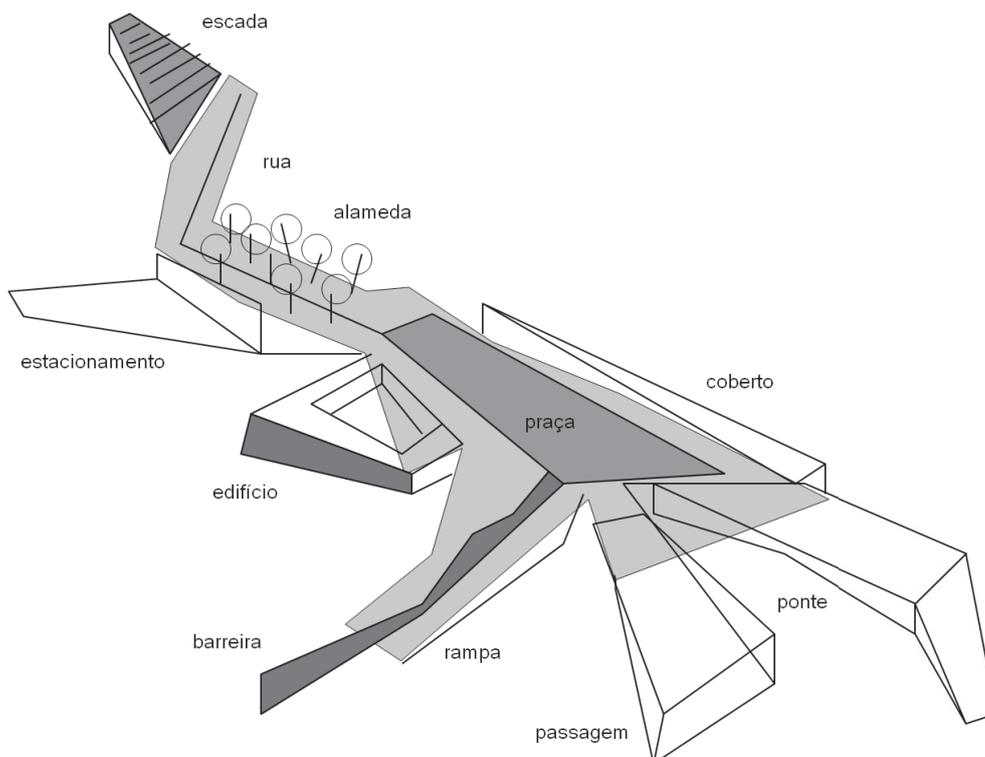
Os habitantes da “Kova” não precisam, apenas, de novas casas ou de novos equipamentos, belos objectos de arquitectura encerrados na sua condição de “gueto clandestino”, para uns, ou de “ilha exótica”, para outros; precisam, antes de tudo, de sentir que são cidadãos de direito, como os habitantes de outros bairros vizinhos. “Os da Kova” querem que o seu habitat se integre, sem paternalismos ou populismos, nessa cidade dita “oficial”, e desejam, como qualquer “ser urbano”, utilizar os equipamentos e as infra-estruturas em seu redor, de modo qualificado: estações ferroviárias mais (pluri)funcionais, centros cívicos mais ecuménicos, escolas mais acolhedoras, centros de dia e creches mais inter-classistas, pavilhões e campos desportivos mais polivalentes, parques e jardins mais abertos à comunidade. Sim, “falemos de casas”, embora encarando a cidade como a maior de todas elas.

Neste sentido, e como estratégia de turma, optamos por estabelecer e desenvolver, ao longo do ano lectivo, sete conexões físicas, sete “derivas” urbanas, enfim, sete urbandutos entre a Kova e as suas envolventes: Damaia, Alfragide, Buraca, Monsanto, Benfica, Falagueira e Reboleira. Apresentamos, agora, ao Concurso Universidades da Trienal de Arquitectura de Lisboa 2010, o Urbanduto #3: Kova-Buraca, no qual inscrevemos dois projectos estruturantes: um conjunto de habitações modulares de baixo custo, na frente sul da Kova; e a transformação do centro da Buraca, num espaço cívico e ecuménico, incluindo um novo Pavilhão Multiusos, Igreja, Junta de Freguesia e a ampliação do Mercado Municipal da Buraca.

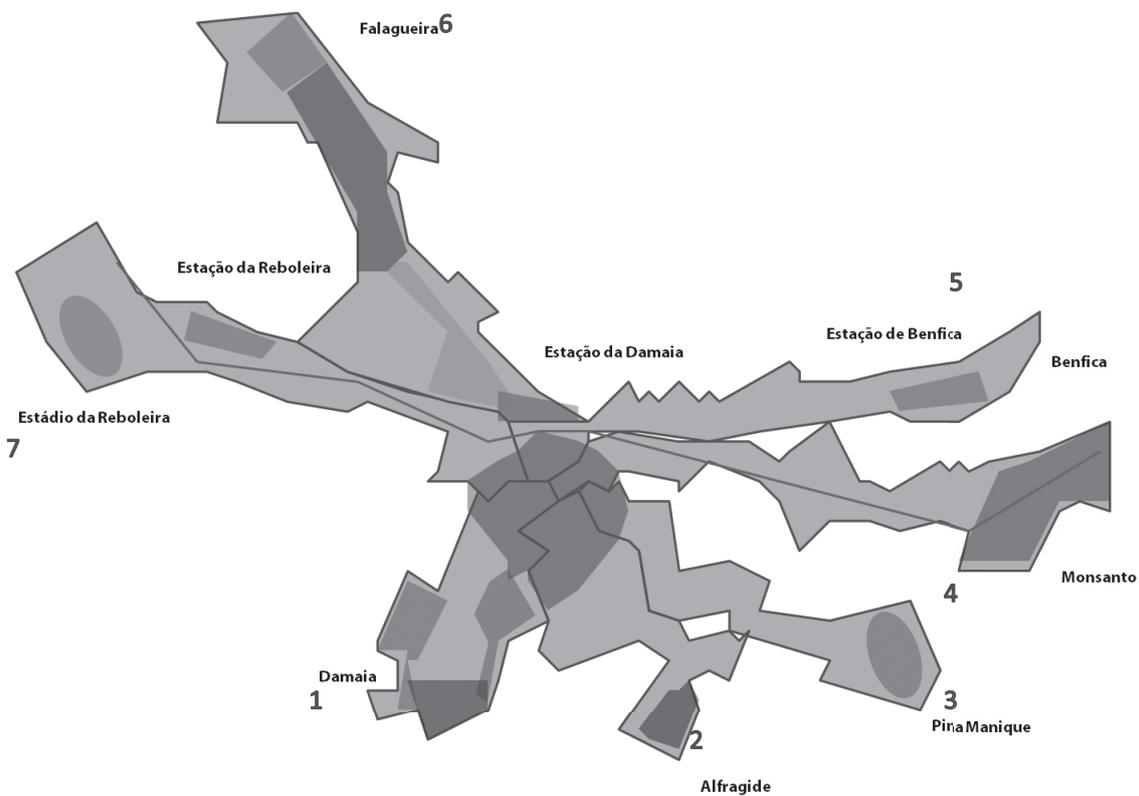
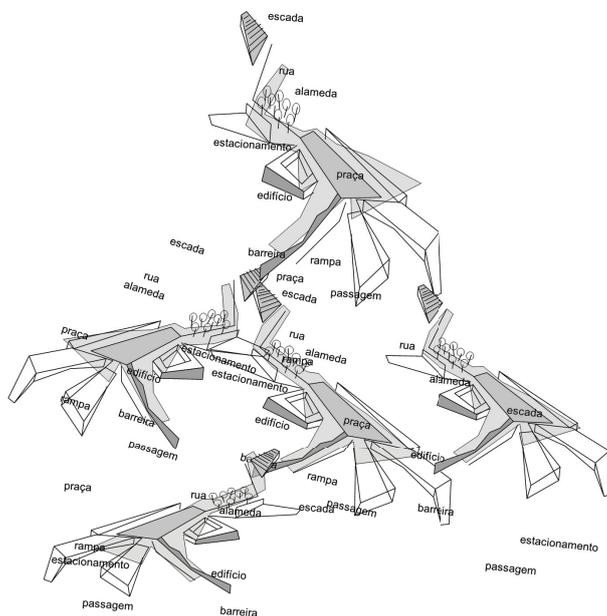
O que é, afinal, um urbanduto? Um indutor de urbanidade

Texto da proposta geral apresentado no Concurso Universidades: Cova da Moura, 30 junho de 2010.

Autoria: Nuno Grande



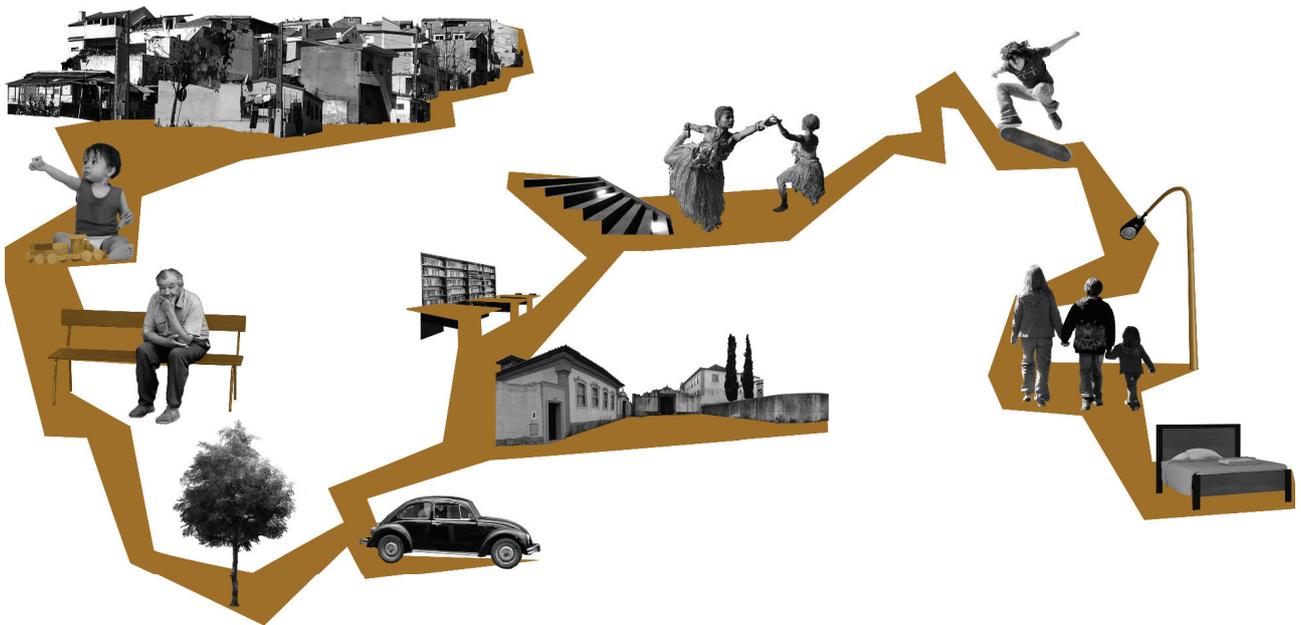
1 - indutor de urbanidade (urbanduto). Autoria: Nuno Grande



- | |
|---|
| 1 |
| 2 |

1 - Rede de indutores de urbanidade. Autoria: Nuno Grande
 2 - Diagrama dos indutores de urbanidade (1-Damaia, 2-Alfragide, 3-Pina-Manique, 4-Monsanto, 5-Benfica, 6-Falagueira, 7-Reboleira). Autoria: Nuno Grande

FALEMOS DE CASAS, FAÇAMOS URBANDUTOS **URBANDUTO.**
PROPOSTA DE TURMA
MANIFESTO ESTRATÉGICO



1

1 -Esquema conceptual de urbanducto - elaborado com base no percurso urbano entre a Cova da Moura e Alfragide. Autoria: Luísa Lopes e Rafeala Gonçalves. Esquema apresentado ao Prémio Secil Universidades 2010.



1

1 - Maquetes apresentadas ao concurso Universidades: Cova da Moura.30 junho de 2010. Fotografias de Nuno Grande. Produção e montagem: turma A

FALEMOS DE CASAS, FAÇAMOS URBANDUTOS **URBANDUTO.**
PROPOSTA DE TURMA



1

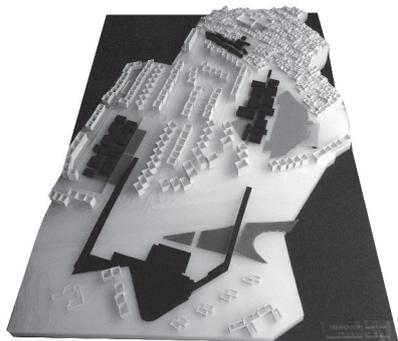
1 - Maquete da proposta de turma (em execução), Dezembro 2009. Fotografia de Nuno Grande



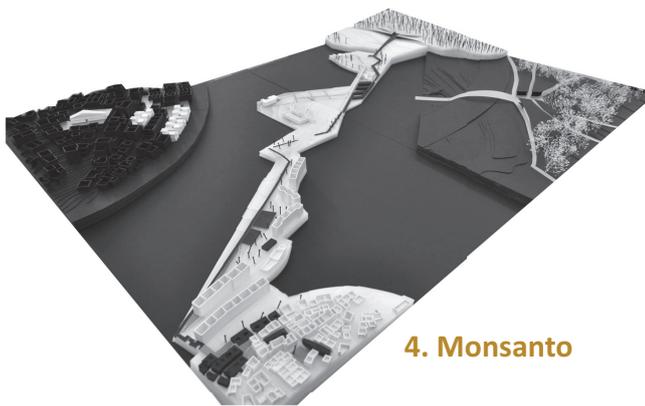
Falemos de Casas, Façamos Urbanutos

Planta de um Projecto Urbano para a Cova da Moura

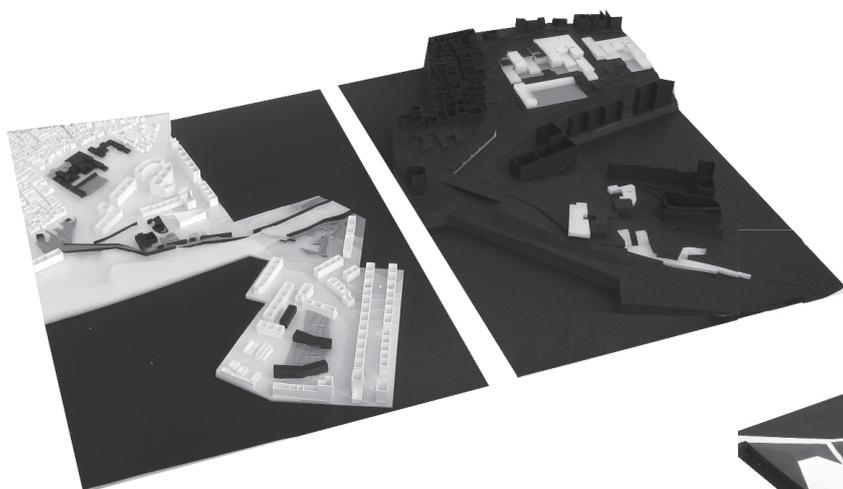




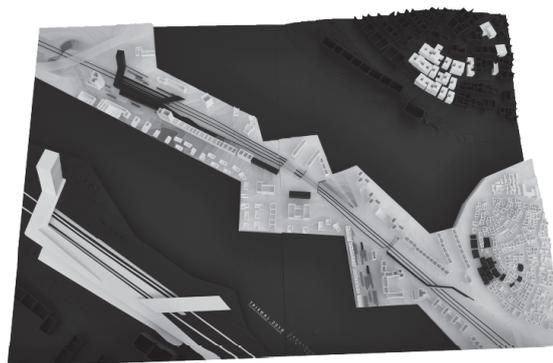
1. Damaia



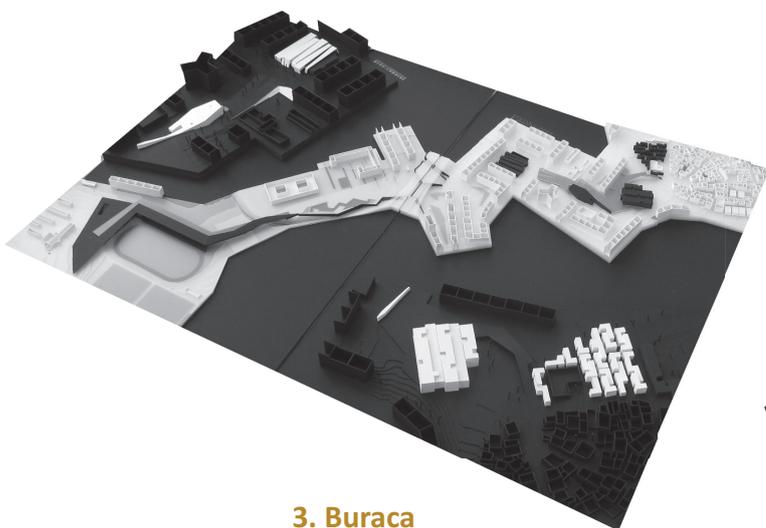
4. Monsanto



2. Alfragide



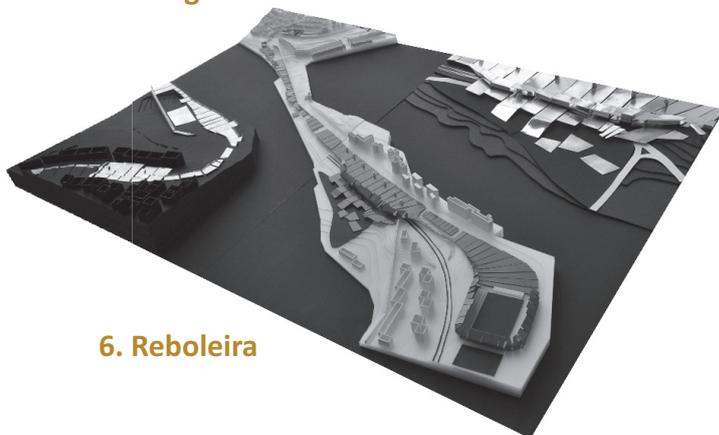
5. Benfica



3. Buraca



6. Falagueira



6. Reboleira

1

1 - Maquetes apresentadas ao concurso Universidades: Cova da Moura.30 junho de 2010. Fotografias de Nuno Grande

KOVA – DAMAIA URBANDUTO 1.

ANGELA MENDONÇA E DIANA ALMEIDA
MANIFESTO PROJECTUAL

O urbanduto que propomos procura, antes de mais, “quebrar” as barreiras físicas e sociais que enclausuram, não apenas o Bairro da Cova da Moura, mas também alguns dos equipamentos existentes na vizinha Damaia. O traçado deste urbanduto pressupõe a demolição dos muros altos da Escola Secundária D. João V, a requalificação das entradas neste equipamento, mas também na Escola Primária, e, como corolário, a conexão destes conjuntos escolares com os bairros situados a sul do IC19, por implantação estratégica de dois atravessamentos pedonais sobre o mesmo. Na transposição dessas “barreiras” urbanas, geram-se novos pontos de chegada, como praças, alargamentos, e equipamentos desportivos (piscina, campo de jogos, pavilhão de ginástica) que incentivem a vivência entre as escolas e os bairros. No alto da “Kova” (Rua do Colégio) propõe-se a substituição da frente residencial mais degradada, por um novo conjunto de módulos habitacionais, de tipologia evolutiva, dispostos em torno de um pátio alongado que acompanha “organicamente” o declive do terreno, entre galerias e escadarias. Este conjunto é complementado por um equipamento comunitário polivalente, a situar no coração do bairro, junto ao Moinho e à Escola Primária. O projecto proposto para a Escola Secundária D. João V valoriza o seu perímetro urbano, tornando-o mais aberto e dialéctico, face à envolvente, e, reorganiza o seu espaço interno, de modo a ser utilizado pela restante comunidade, em actividades de formação pós-laboral, ou em eventos sociais, culturais e desportivos. A estrutura pavilhonar é mantida, embora adaptada ao novo conceito de “escola-quarteirão”, no qual, se misturam outras valências “intersticiais” – demarcadas por formas e materialidades mais contemporâneas –, que visam fortalecer a relação entre as partes e o todo, ou, na perspectiva já descrita, entre o individual e o colectivo.

Texto da proposta de grupo apresentado no Concurso Universidades: Cova da Moura, 30 junho de 2010.

Autoria: Angela Mendonça e Diana Almeida



- 1- Habitação em galeria Cova da Moura
- 2 - Escola D. João V na Cova da Moura
- 3- Escola EB 2/3 Pedro D'orey da Cunha na Damaia
- 4- Equipamentos desportivos a sul do IC19 (piscina, campo de jogos, pavilhão de ginástica)
- 5- Passagem pedonal sobre o IC19



1

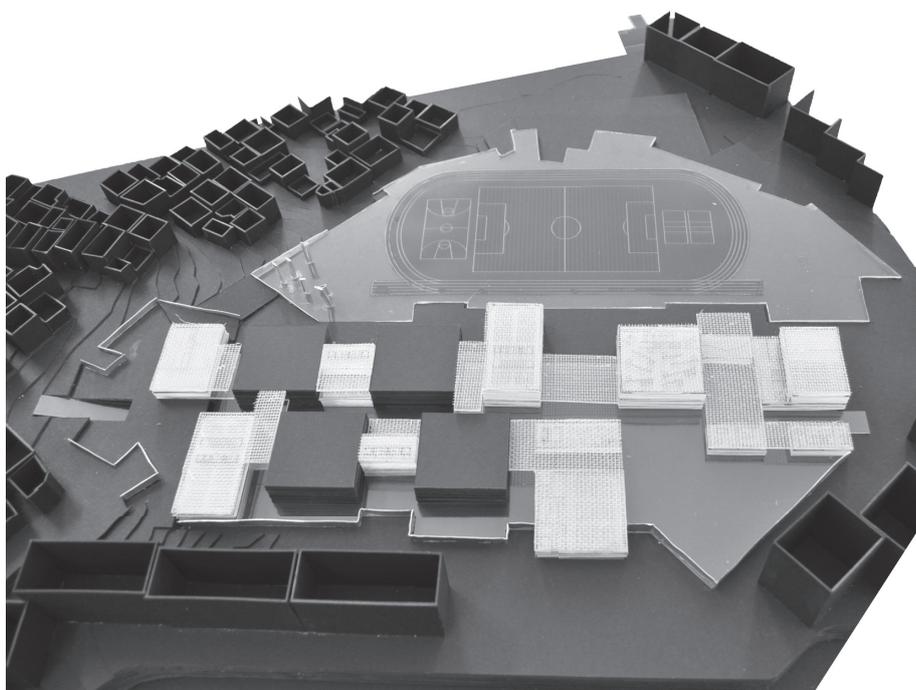
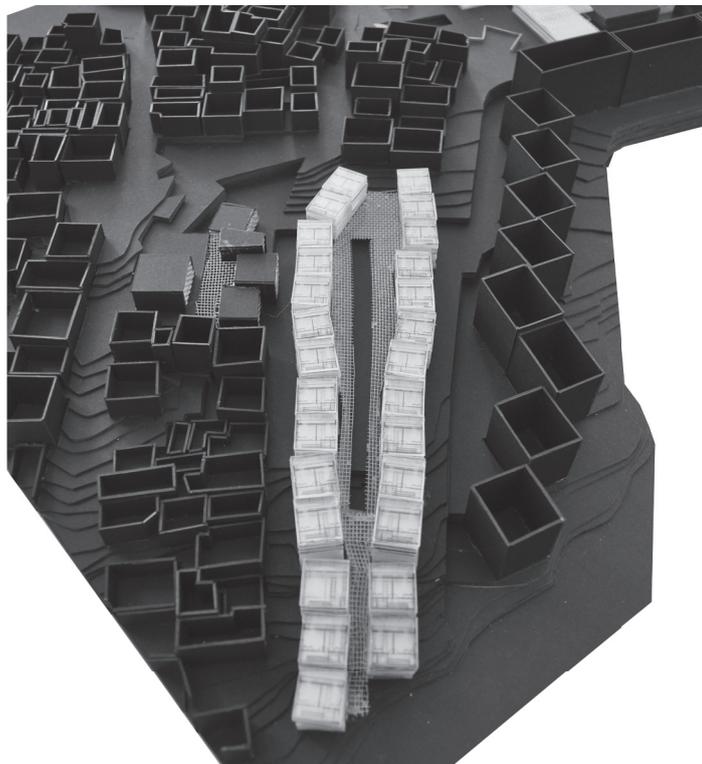
2

3

1 - Maquete urbanducto Cova da Moura - Damaia. Fotografia de Nuno grande.

2 - Passagens pedonais (vista sobre o IC19). Autoria: Angela Mendonça e Diana almeida

3 - Integração de equipamentos escolares nos percursos de ligação à cidade a sul do IC19. Autoria: Angela Mendonça e Diana almeida



1
2

1 - Maquete de módulos residenciais estudados a partir da ideia rua-galeria para a orla noroeste do Bairro da Cova da Moura. Autoria: Angela Mendonça.
2 - Escola D. João V na Cova da Moura. Escola quarteirão - requalificação e valorização do perímetro urbano. Autoria: Diana Almeida.

KOVA – ALFRAGIDE **URBANDUTO 2.**

LUÍSA LOPES E RAFAELA GONÇALVES
MANIFESTO PROJECTUAL

A frente sul da Cova da Moura resulta do confronto entre mosaicos urbanos, de escala e morfologia contrastantes, que cresceram encerrados sobre si mesmos.

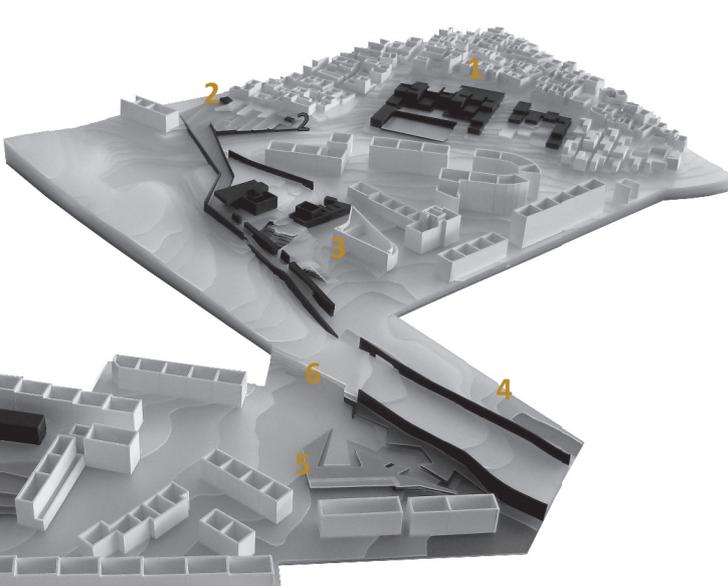
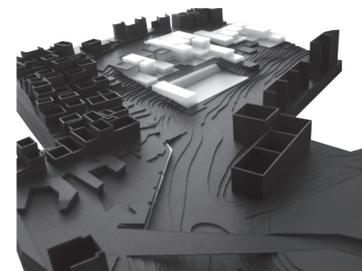
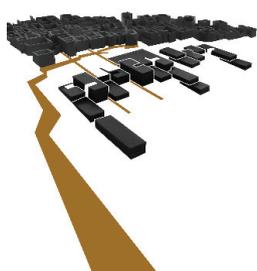
O nosso urbanduto parte desse interior “orgânico” e estende-o para lá do IC19, lançando uma nova linha de mobilidade, entre espaços públicos e equipamentos de proximidade. Não se pretende criar uma “fachada nova” para a “Kova”, escondendo aquilo que o bairro tem de característico; procura-se, antes, induzir uma nova urbanidade que integre a sua escala e morfologia, num desenho potenciador de permeabilidades e conexões.

Agarrado ao terreno, surge o edifício do Centro de Dia e Lar de Idosos – por substituição do ali existente –, um bloco telúrico, “escavado” por pátios e fendas a que correspondem percursos pedonais. Estes reforçam a relação do edifício com o espaço público e com o campo de jogos, formando um todo unitário. No mesmo sentido, a nova Creche – que também substitui a actual – é gerada por sucessivas plataformas, prolongando o perfil urbano e a vivência de rua que marcam o bairro.

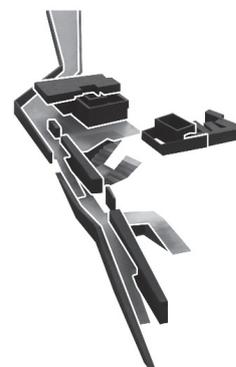
Este urbanduto “sinuoso” desenha ainda uma praça aberta no contacto com a Damaia e a cobertura de um novo parque de estacionamento de apoio à Kova. Depois, transforma-se numa ponte pedonal que atenua o carácter de “barreira urbana” da Avenida da República, conduzindo-nos até à Quinta do Outeiro. A proposta tira partido do carácter simbólico desta propriedade, prevendo a sua reconversão num Centro Cultural relacionado com as artes e as raízes crioulas, incluindo uma residência para criadores, salas de exposição, auditório e “black-box” para artes performativas. Semi-enterradas, estas últimas valências, alinham-se ao longo de uma parede-barreira sonora que protege o conjunto da presença do IC19, e que se prolonga, sob esta via, num novo contínuo de espaços de usufruto público – parque de skating, passeios e jardins urbanos –, integrando e requalificando, por fim, o topo norte do bairro de Alfragide.

Texto da proposta de grupo apresentado no Concurso Universidades: Cova da Moura, 30 junho de 2010.

Autoria: Luísa Lopes e Rafaela Gonçalves

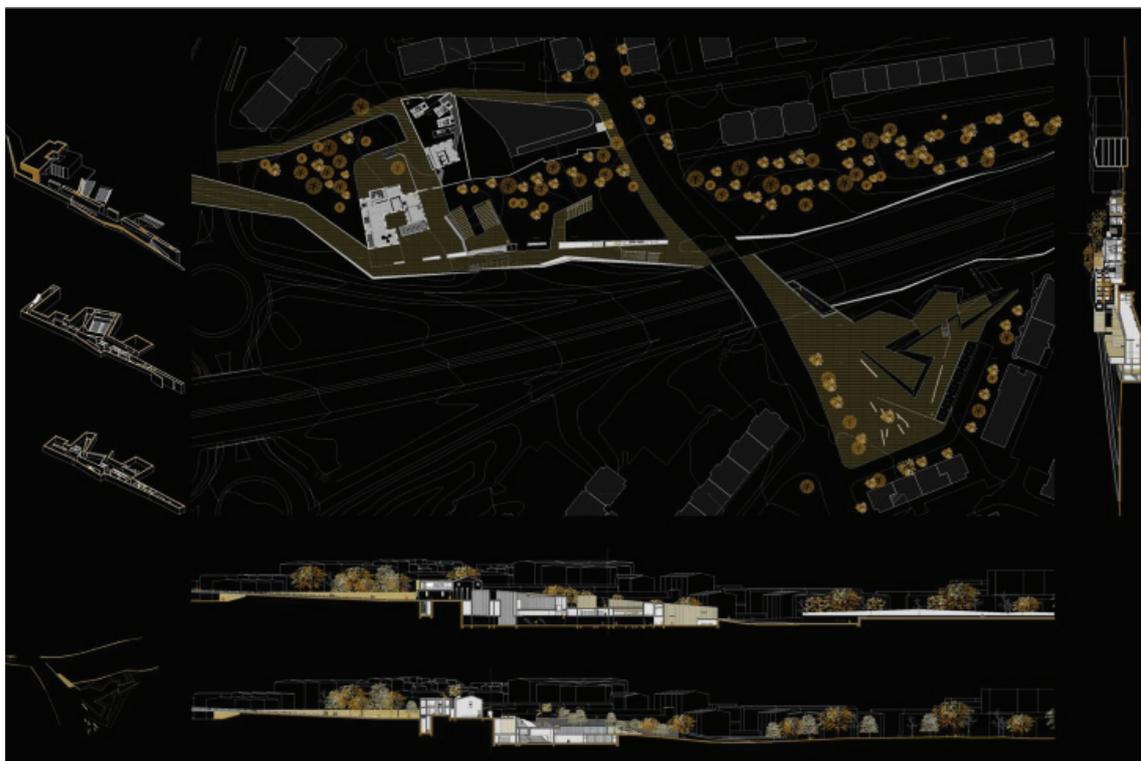
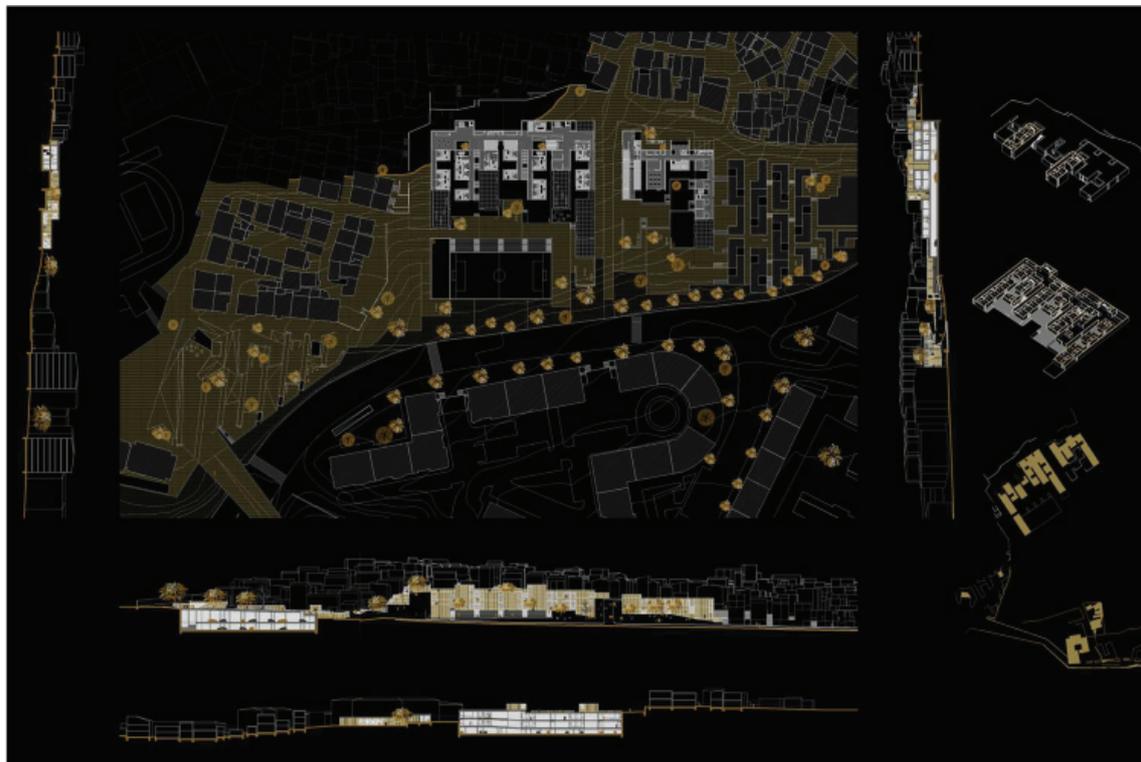


- 1- Centro de dia e Lar de idosos na Cova da Moura
- 2- Estacionamento subterrâneo com parque urbano na cobertura
- 3- Reconversão da Quinta do Outeiro - Centro cultural
- 4- Barreiras sonoras sobre o IC19
- 5- Parque de skate
- 6- Passagem pedonal (túnel) que agrega o Centro cultural, o parque de skate e as barreiras do IC19
- 7 - Habitação colectiva com arranjo de espaço verde a sul do IC19, em Alfragide



- | | | |
|---|---|---|
| 1 | 4 | 1- Estrutura morfológica (presente no bairro da Cova da Moura. Autoria: Luisa Lopes. |
| 2 | | 2- Permeabilidades na Avenida da República. Autoria: Luísa Lopes e Rafaela Gonçalves. |
| 3 | 5 | 3- Estruturas de habitação colectiva - sul do IC19. Autoria: Luísa Lopes e Rafaela Gonçalves. |
| | 6 | |

- 4- Maquete do centro de dia e lar de idosos - Cova da Moura. Fotografia de Luísa Lopes. 5- Maquete urbanducto Cova da Moura - Alfragide. Fotografia de Nuno grande.
- 6- Centro Cultural - interacção de muros, plataformas, auditórios exteriores e edifícios. Autoria: Rafaela Gonçalves.



1
2

1 - Orla Sul do bairro da Cova da Moura - Projecto do Centro de dia e lar de idosos. Autoria: Luísa Lopes.
2 - Reconversão da Quinta do Outeiro a norte do IC19 - Projecto Cultural de raízes crioulas (residência para criadores, salas de exposição, auditórios e "black-box" para artes performativas). Autoria: Rafaela Gonçalves.

KOVA – BURACA **URBANDUTO 3.**
 EURICO GOMES E RUI CONTENTE
 MANIFESTO PROJECTUAL

Este urbanduto não pretende ser apenas o indutor da renovação do espaço público, mas também, da reabilitação das suas frentes edificadas, na faixa compreendida entre a Cova da Moura, a Buraca e o Estádio Pina Manique (extremo poente do Parque de Monsanto). Acreditamos que a reabilitação desse extenso percurso reforçará um uso mais aberto e ecuménico dos próprios equipamentos que o marginam. Numa lógica mais particular, a regeneração urbana do centro da Buraca, nas proximidades da “Kova” poderá servir ambas as populações, favorecendo a sua mútua relação.

Os tecidos da Kova e da Buraca são bem distintos na forma e na escala (orgânico/ ortogonal, espontâneo/formatado), e encontram-se separados pela “barreira” da Avenida da República. Procurando aproxima-los, clarificamos a “orla” sul da Kova, propondo um conjunto de habitações – com tipologias modulares e de construção a baixo custo, e ligando-o, por uma ponte pedonal, ao centro cívico da Buraca. Este é também reestruturado, passando a incluir um novo Pavilhão Multiusos (substituindo a actual Gasolineira ali existente), assim como novos edifícios para a Igreja e Junta de Freguesia.

Caracterizado por uma progressão fluida de “plataformas-cobertura” ou de “plataformas-fachada”, este urbanduto “desenha” ainda um Parque de Estacionamento, e um Jardim Infantil, que se estende, através de um recinto para Skaters, até à nova entrada e cobertura do Estádio Pina Manique. Por fim, e seguindo essa mesma opção de reequipamento, dignifica-se a entrada do Mercado Municipal, ampliando quer as suas valências, quer o seu espaço coberto.

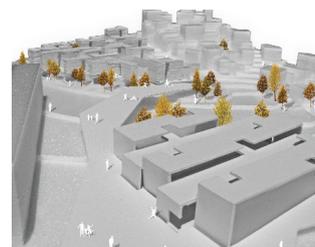
Acima de tudo, este urbanduto procura afirmar um diálogo democrático entre as fachadas dos edifícios e a própria cidade – da privacidade da habitação, ou da clausura da Igreja, à transparência do Pavilhão Multiusos, da Junta de Freguesia ou do Mercado Municipal.

Texto da proposta de grupo apresentado no Concurso Universidades: Cova da Moura, 30 junho de 2010.

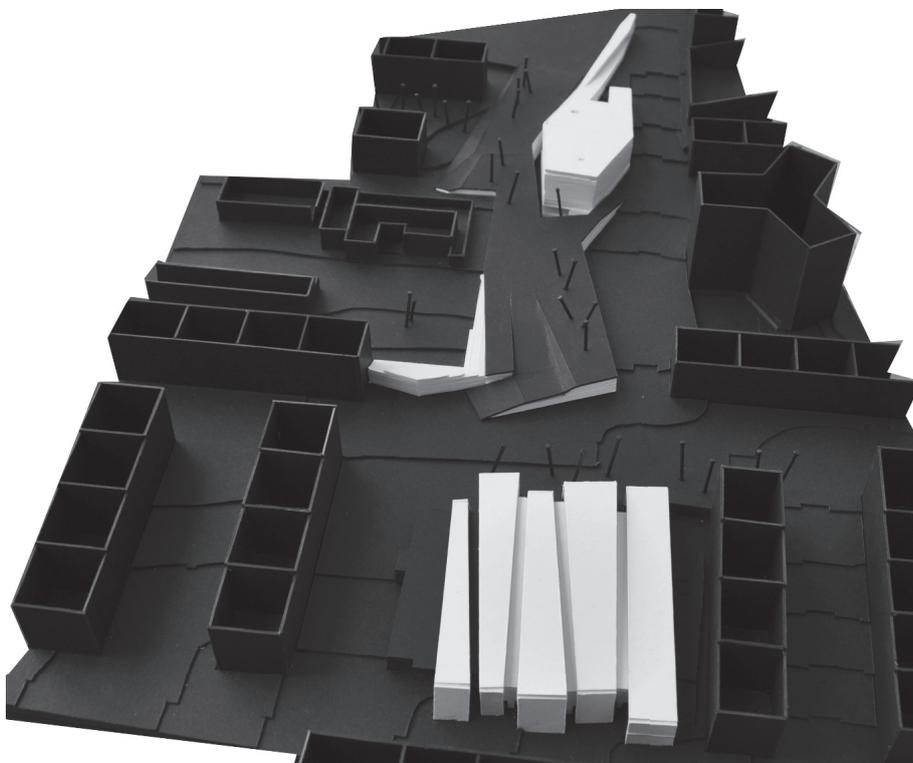
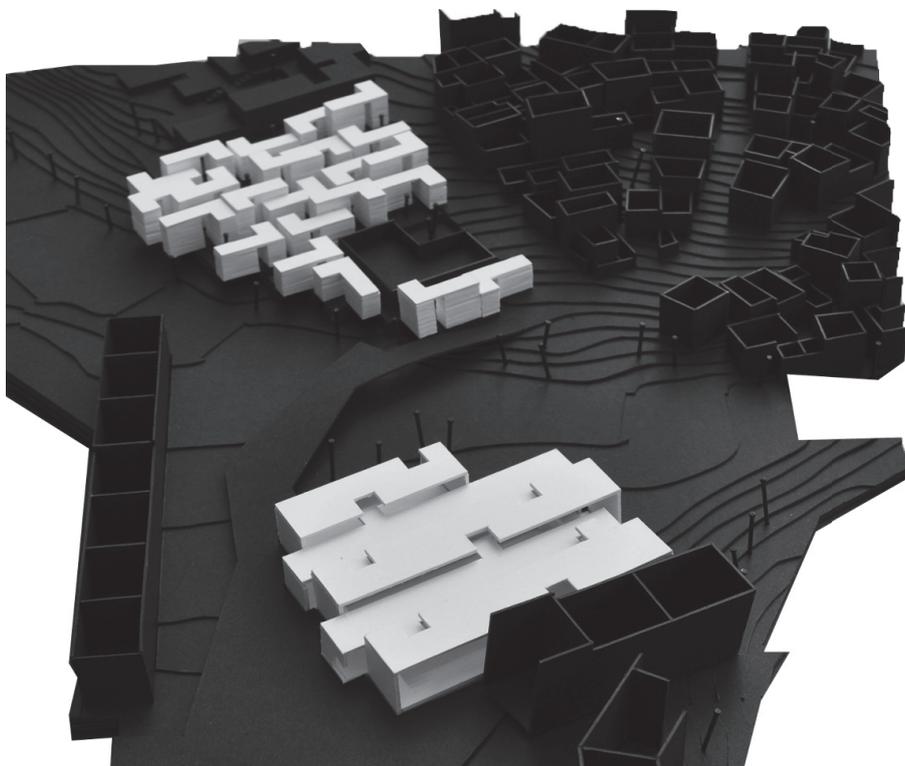
Autoria: Eurico gomes e Rui Contente



- 1- Habitação de tipologia modular a baixo custo
- 2 - pavilhão multiusos
- 3- Igreja e Centro Cívico
- 4- Mercado Municipal na Buraca
- 5- recinto para skaters
- 6- renovação do Estádio Pina Manique



1	2	1 - Maquete urbanducto Cova da Moura Pina-Manique. Fotografia de Nuno Grande.
	3	2 - Maquete da proposta de habitação em “L” para a orla sul do Bairro da Cova da Moura Autoria: Rui Contente
	4	3 - Vista da Buraca para a o Bairro da Cova da Moura - Pavilhão Multiusos. Autoria: Rui Contente
		4 - Maquete da proposta de requalificação do Estádio de Pina-manique. Autoria: Eurico Gomes e Rui Contente



1
2

1 - Maquete de módulos residenciais estudados em "L" para a orla Sul do Bairro da cova da Moura, ponte pedonal e Pavilhão Multiusos na Buraca. A autoria: Rui Contente.
2 - Maquete de igreja, centro paroquial, mercado e arranjo urbano na Buraca. A autoria: Eurico Gomes.

KOVA – MONSANTO **URBANDUTO 4.**

MARIANA CARVALHO E ANA MARGARIDA AMARAL
MANIFESTO PROJECTUAL

Propomos estabelecer uma ligação entre a Cova da Moura e o Parque de Monsanto através de um urbanduto verde, onde a mancha do Parque vai contaminar todo o percurso até se infiltrar e chegar ao coração da Kova.

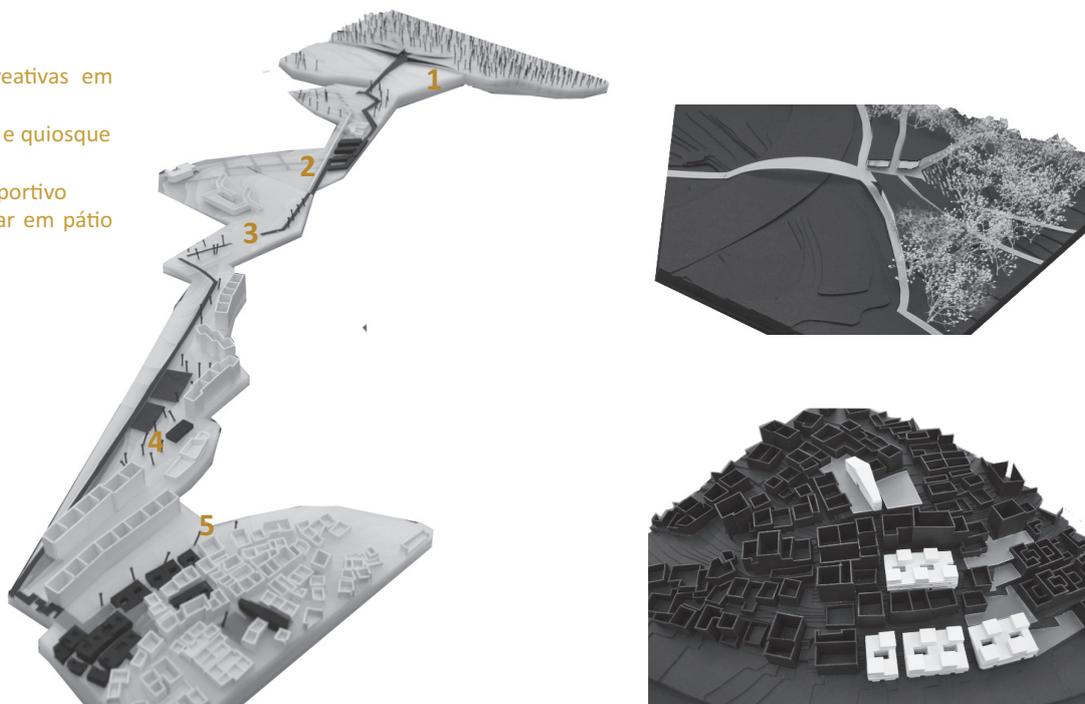
Tornar a Kova permeável à sua envolvente era crucial, assim redefinimos e tratámos o espaço público, criando novas aberturas e reforçando outras existentes. A subida faz-se por patamares que animam e deixam respirar esta densa malha urbana, introduzindo espaços de recreio e pequeno comércio e que fazem o prolongamento de ruas existentes que se foram fragmentando com a construção desregrada. Desenhamos um conjunto de habitação social adaptando os módulos ao desenho irregular da Kova, com base num estudo de um possível crescimento dos módulos. Também estes introduzem a lógica dos pátios, com o objectivo de dinamizar a vivência comunitária existente. Chegando à praça principal, concebemos um equipamento multifuncional que, servindo as necessidades da população que ali habita, se abre para a praça, dando continuidade a esta ideia de permeabilidade que queremos para a Kova.

O Aqueduto é uma constante em todo o percurso e é o elemento que define a linha dos percursos pedonais, derivando em diferentes objectos (escadas, rampas, bancos) para os jardins e campos desportivos que vamos encontrando ao longo do caminho. A boulevard que acompanha as torres do Aqueduto prolonga-se até à Quinta histórica, passando por um novo edifício de comércio e habitação que abre para o jardim do Seminário. Perseguindo a direcção do Aqueduto desponta um jogo de rampas que atravessa em suspensão até à nova plataforma do Parque de Monsanto. Aqui se estabelece uma forte relação entre projecto e natureza, como se este nasce-se do próprio terreno. Os edifícios desenham e animam a praça com actividades recreativas, culturais e desportivas, até às coberturas habitáveis e propagando-se pelo resto do parque. A praça, de onde partem e onde chegam vários percursos pedonais e ciclovias, serve de palco para o auditório natural que cresce suavemente entre as árvores. Este elemento orgânico funciona como culminar do urbanduto que privilegia a aproximação das pessoas às zonas verdes que as rodeiam.

Texto da proposta de grupo apresentado no Concurso Universidades: Cova da Moura, 30 junho de 2010.

Autoria: Mariana Carvalho e Ana Margarida Amaral

- 1- Plataformas recreativas em Monsanto
- 2 - Cafeteria, livraria e quiosque
- 3- Quinta histórica
- 4- Equipamento desportivo
- 5- habitação modelar em pátio na Cova da Moura



1

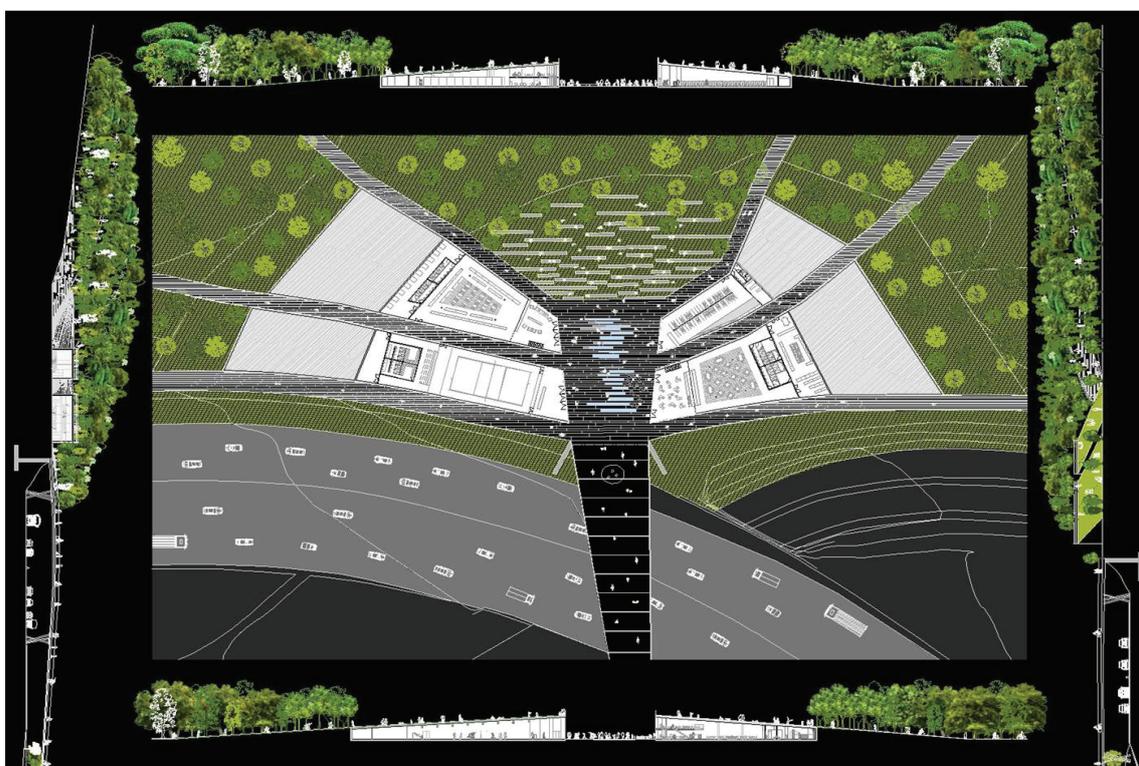
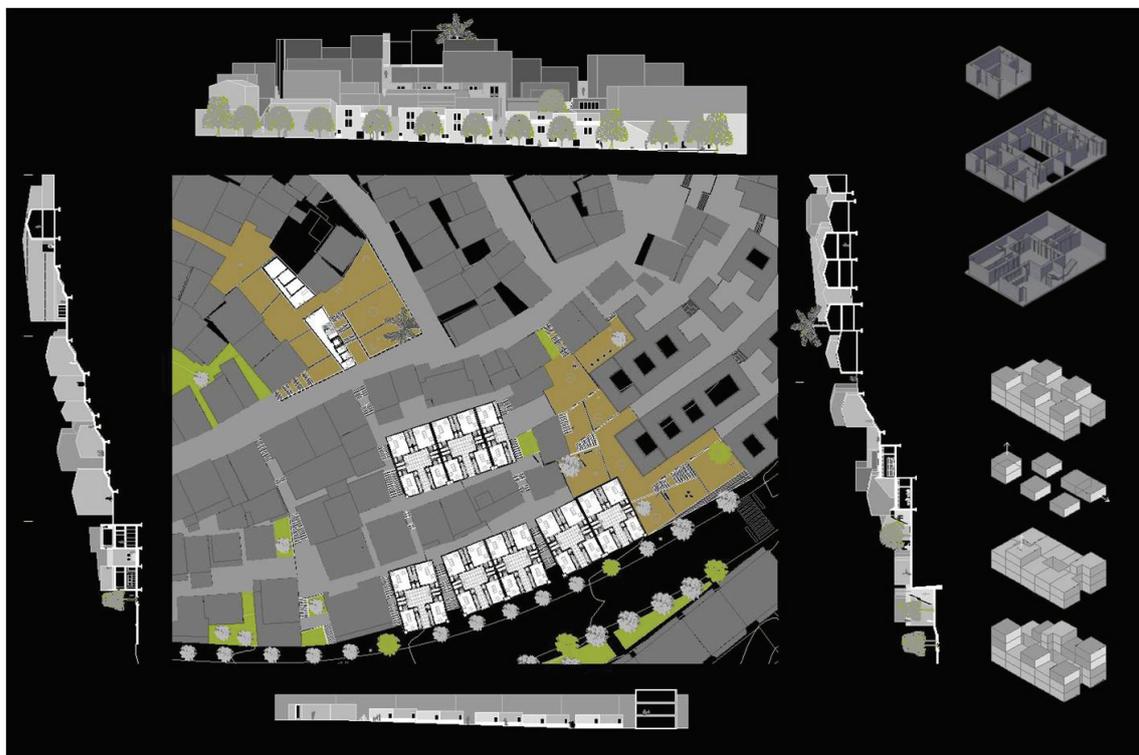
2

3

1 - Maquete urbanducto Cova da Moura Pina-Manique. Fotografia de Nuno Grande.

2 - Maquete da Proposta para zonas e percursos recreativos a nordeste do Parque florestal de Monsanto Autoria: Ana margarida Amaral.

3 - Maquete de habitação modelar evolutiva (com pátio) na orla nordeste do Bairro da Cova da Moura. Autoria: Mariana Carvalho.



1
2

1 - Proposta de habitação modelar e evolutiva a orla nordeste do Bairro da Cova da Moura. Autoria: Mariana Carvalho.

2 - Proposta para a plataforma verde de Monsanto (praças com actividades recreativas, culturais e desportivas, percursos pedonais e ciclovias). Autoria: Ana Margarida Amaral.

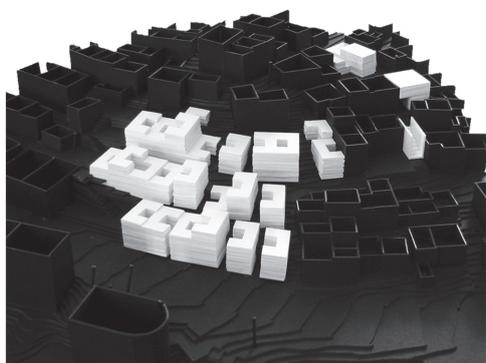
KOVA – BENFICA **URBANDUTO 5.**
 DÓRIS PEREIRA E PEDRO CALADO
 MANIFESTO PROJECTUAL

A cidade que aqui encontramos resulta de múltiplas relações e acontecimentos, nos quais, o bairro da Cova da Moura surge como um mosaico isolado e desconectado da envolvente. Fruto de um crescimento urbano desregrado e esmagado pelas grandes vias de comunicação, a relação do bairro com a cidade encontra-se fragilizada, sobretudo a Norte. O nosso urbanduto propõe, por isso, uma espécie de “deriva” urbana, a qual, partindo da “Kova”, se prolonga até Benfica, lançando o pretexto para a requalificação dos interstícios abertos pelo “sulco” da ferrovia, no tecido da cidade.

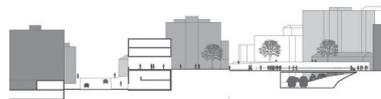
A reestruturação da malha na franja nordeste visa estabelecer uma nova relação entre o espaço privado e o público, num jogo compositivo entre diferentes objectos arquitectónicos. Propõe-se, por isso, um novo conjunto de habitação social, onde essa relação se torna difusa, tendo o pátio como princípio estruturante. Este é, não só, um elemento da esfera doméstica, mas também uma ligação ao espaço comum da rua. As habitações são ainda complementadas por diferentes “cascas urbanas” – intervenções programáticas em edifícios em ruína – possibilitando o atravessamento interior e a dinamização sócio-cultural da Kova.

A ligação a Benfica é estabelecida através de sucessivas “pontes urbanas”, que desenham percursos e espaços de permanência – passagens, plataformas, passeios e jardins públicos. No seu remate, surge a renovada Estação Ferroviária de Benfica, agora desenhada como “objecto topográfico”, gerado por diferentes fluxos de comboios e passageiros. Espaço pluri-funcional, a nova estação integra-se nessa sucessão de “pontes urbanas”, sendo coroada por um dinâmico edifício-torre, destinado a Hotel. Este edifício estabelece uma marcação visual na paisagem metropolitana, servindo de ponto focal comum aos viajantes da Linha de Sintra e do IC19, mas também aos cidadãos da Kova, da Buraca e de Benfica

Texto da proposta de grupo apresentado no Concurso Universidades: Cova da Moura, 30 junho de 2010.
 Autoria: Dóris Moreira e Pedro Calado



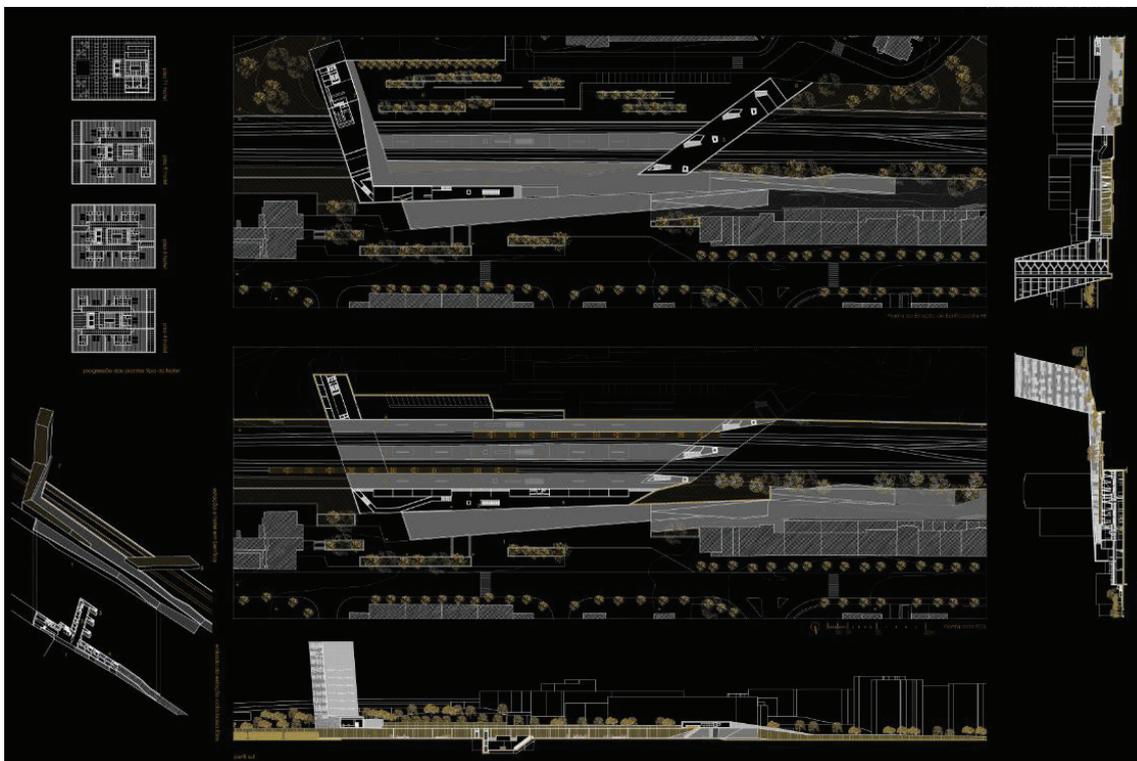
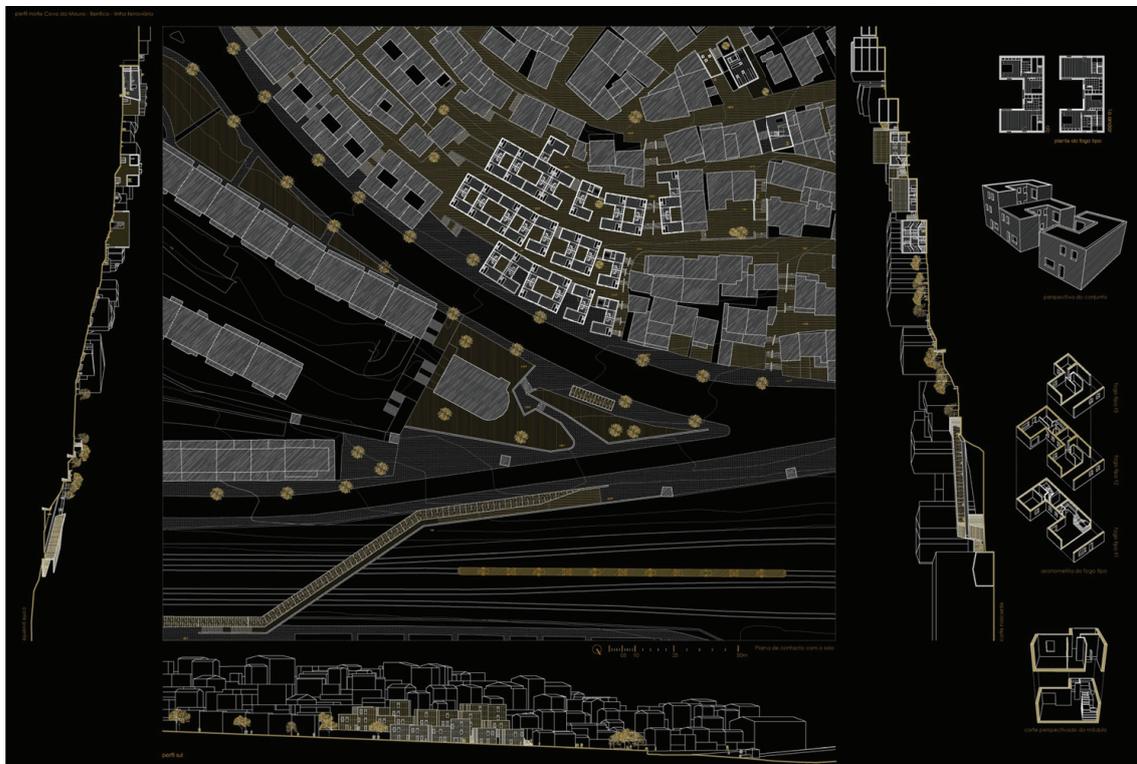
- 1- Habitação em pátio na Cova da Moura
- 2- Ponte penoal sobre a linha de Sintra
- 3- Jardim público sobre o túnel do IC17
- 4- “Ponte habitável” sobre a linha de Sintra
- 5- Arranjo dos planos marginais, percursos e acessos da linha de Sintra
- 6- Estação e hotel em Benfica



- | | |
|---|---|
| 1 | |
| 2 | |
| | 3 |
| | 4 |
| | 5 |

1 - Proposta de habitação modelar e evolutiva para a orla nordeste do Bairro da Cova da Moura. Autoria: Pedro Calado.
 2- Proposta Estação e Hotel em Benfica. Autoria: Própria autora.
 3- Maquete urbanducto Cova da Moura - Benfica. Fotografia de Nuno Grande

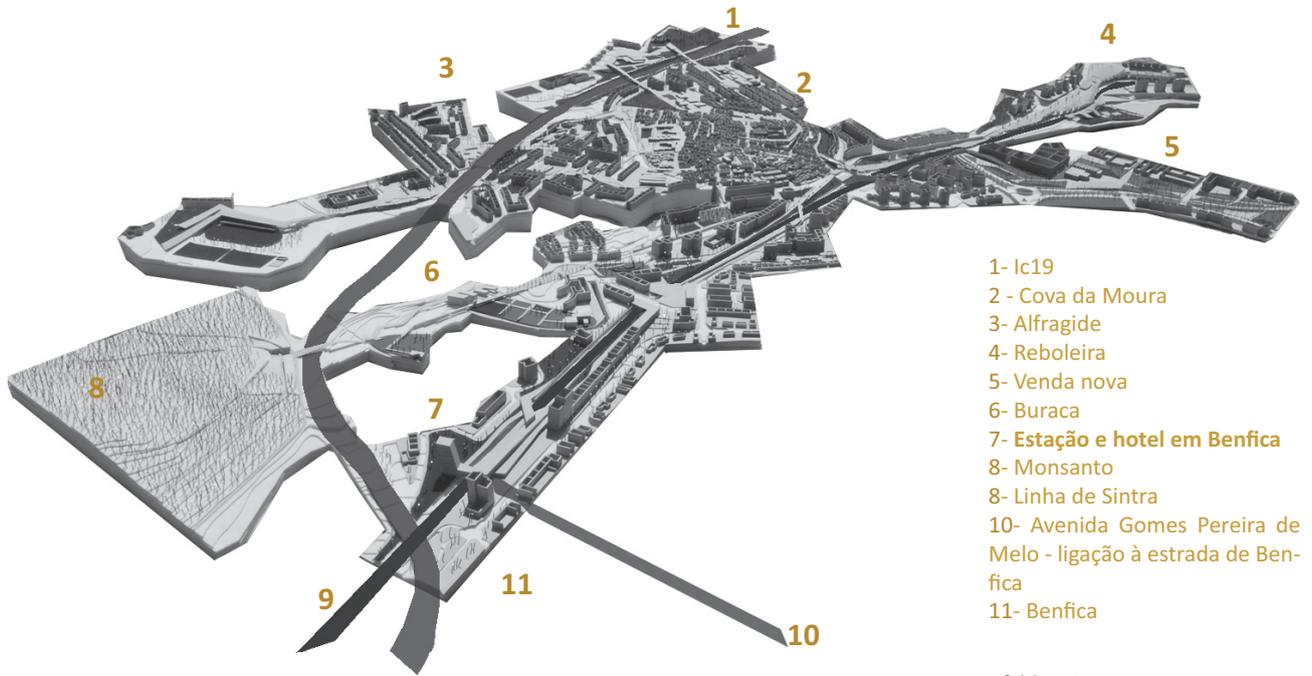
4- Maquete da proposta para uma “Ponte-habitável” de ligação entre o parque florestal de Monsanto e a Mata de Benfica. Fotografia de Pedro Calado
 5- Corte ilustrativo da “praça- habitável” Autoria: Pedro Calado e Própria autora.



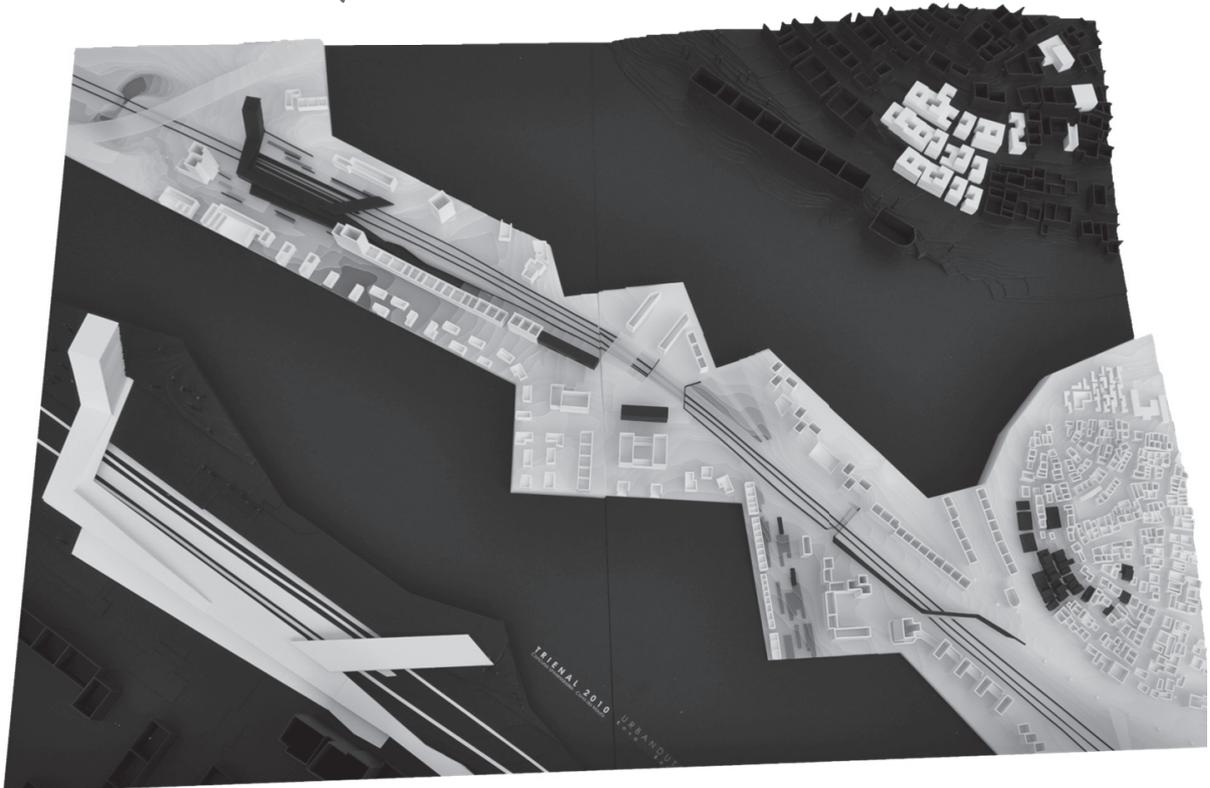
- 1
- 2

1 - Proposta de habitação modelar e evolutiva para a orla nordeste do Bairro da Cova da Moura, “cascas urbanas” e ponte pedonal. Autoria: Pedro Calado.
 2 - Proposta a renovação da Estação de Comboios e a introdução de um equipamento hoteleiro (objecto - torre). Própria Autora.

KOVA – BENFICA **URBANDUTO 5.**
 PROJECTO: ESTAÇÃO E HOTEL EM BENFICA
 DÓRIS MOREIRA PEREIRA

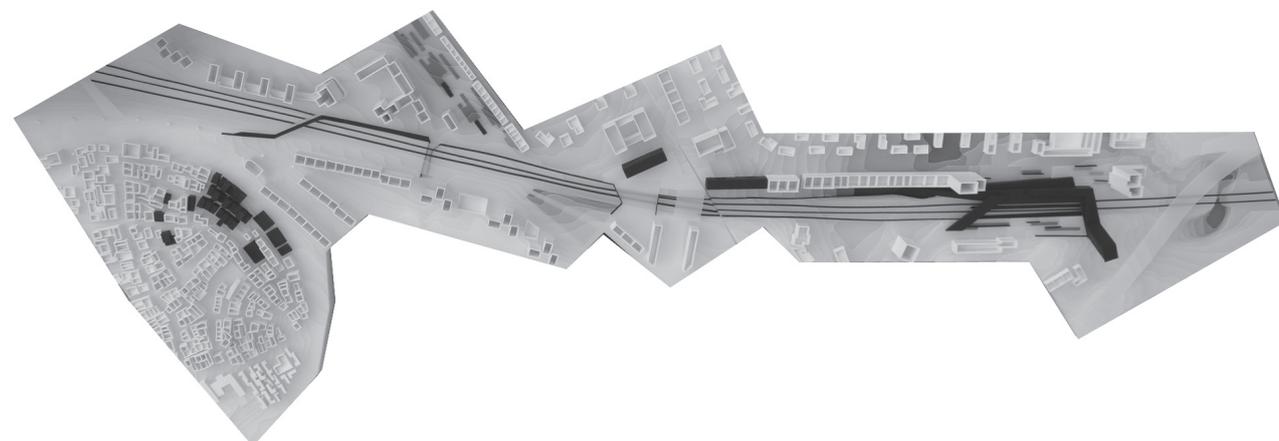


- 1- Ic19
- 2 - Cova da Moura
- 3- Alfragide
- 4- Reboleira
- 5- Venda nova
- 6- Buraca
- 7- **Estação e hotel em Benfica**
- 8- Monsanto
- 8- Linha de Sintra
- 10- Avenida Gomes Pereira de Melo - ligação à estrada de Ben-
fica
- 11- Benfica



1
2

1 - Maquete da proposta de turma com localização do projecto da estação e hotel em Benfica. Fotografia de Nuno Grande. Produção: própria autora.
 2 - Maquete apresentada ao concurso Universidades: Cova da Moura. 30 junho de 2010. Fotografia de Nuno Grande



1

1- Frente sul da actual estação de comboios de Benfca. Fotografia de Pedro Calado.

2

2- Frente norte da actual estação de comboios de Benfca. Fotografia de Eurico Gomes.

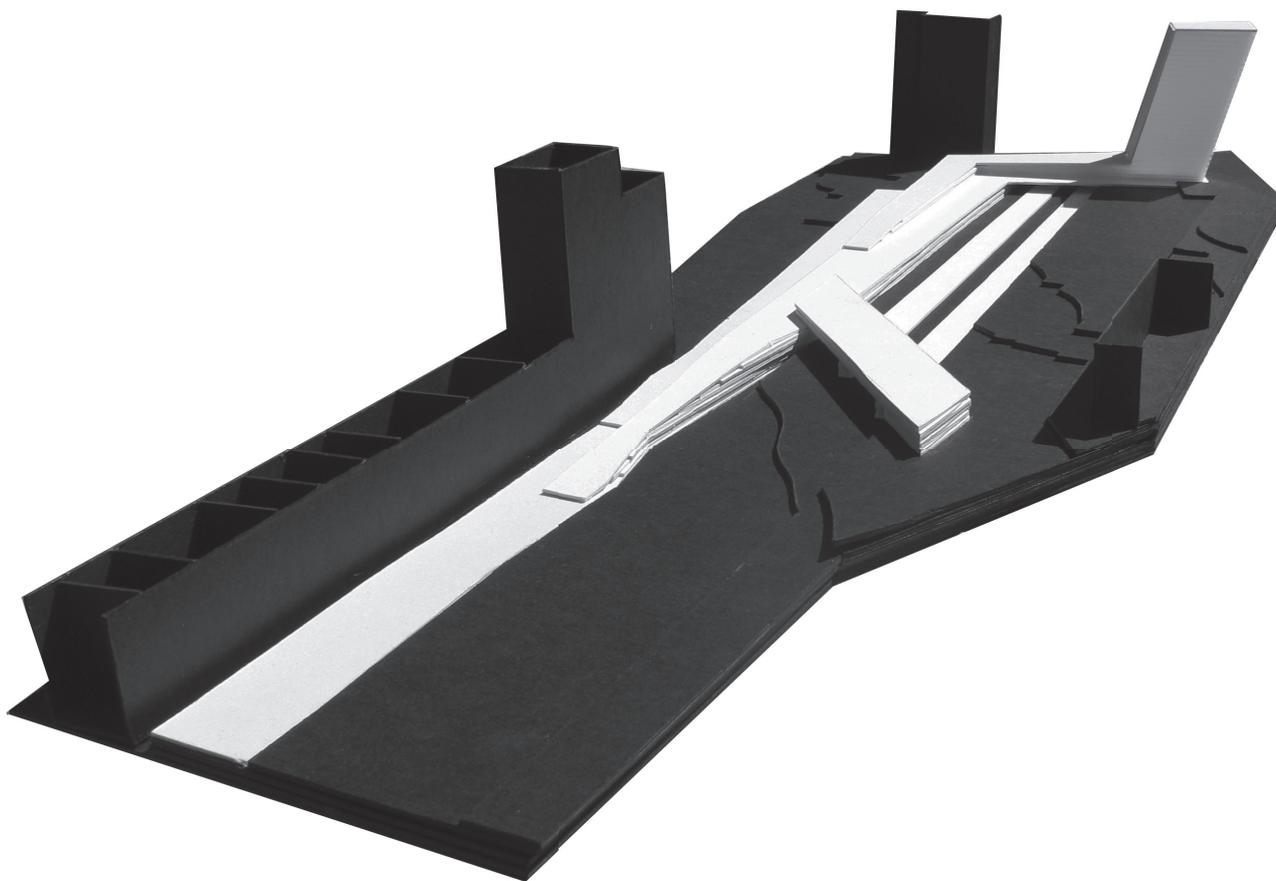
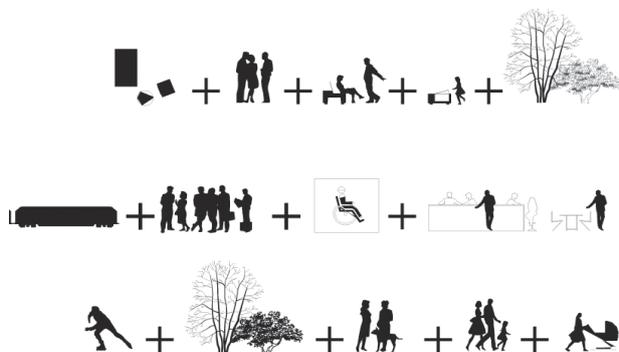
3

3- Vista aérea da linha ferroviária entre a Cova da Moura e Benfca. Google maps.

4

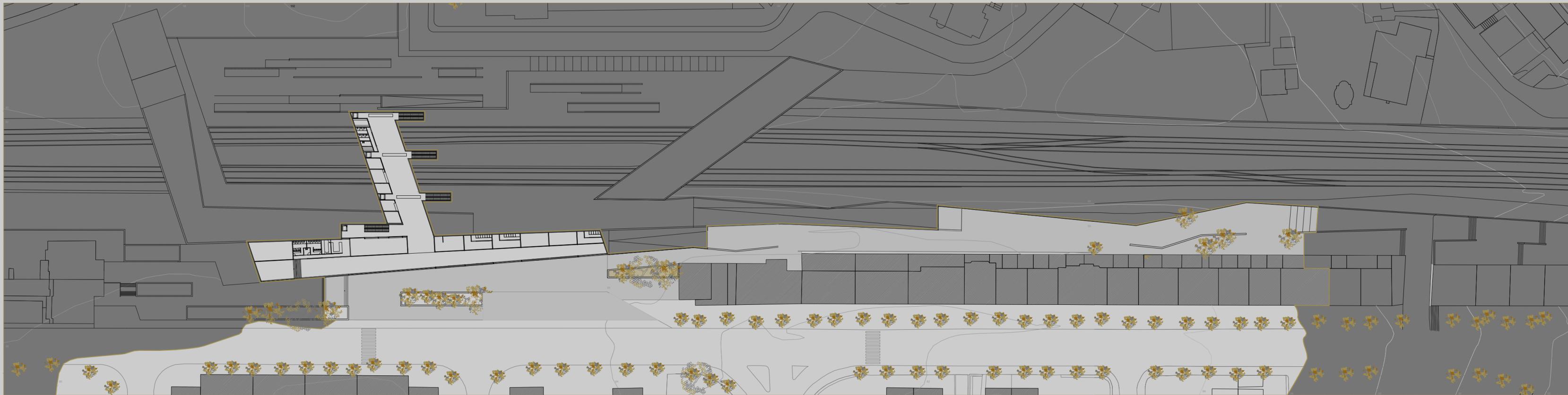
4- Maquete da proposta para a requalificação entre a Cova da Moura e Benfca. Própria Autora.

KOVA – BENFICA **URBANDUTO 5.**
PROJECTO: ESTAÇÃO E HOTEL EM BENFICA
DÓRIS MOREIRA PEREIRA

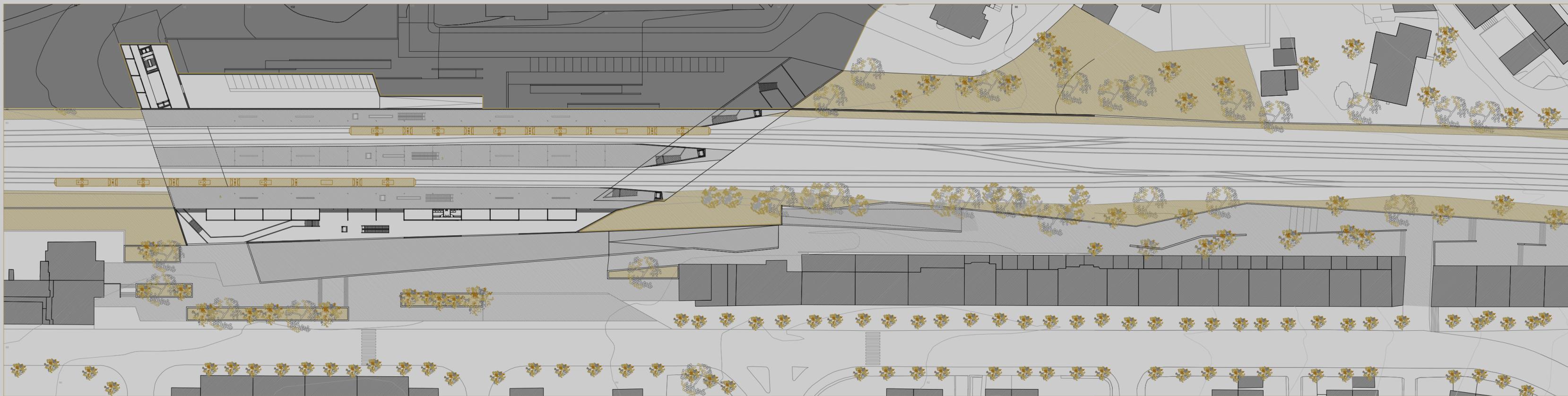


- 1
- 2
- 3

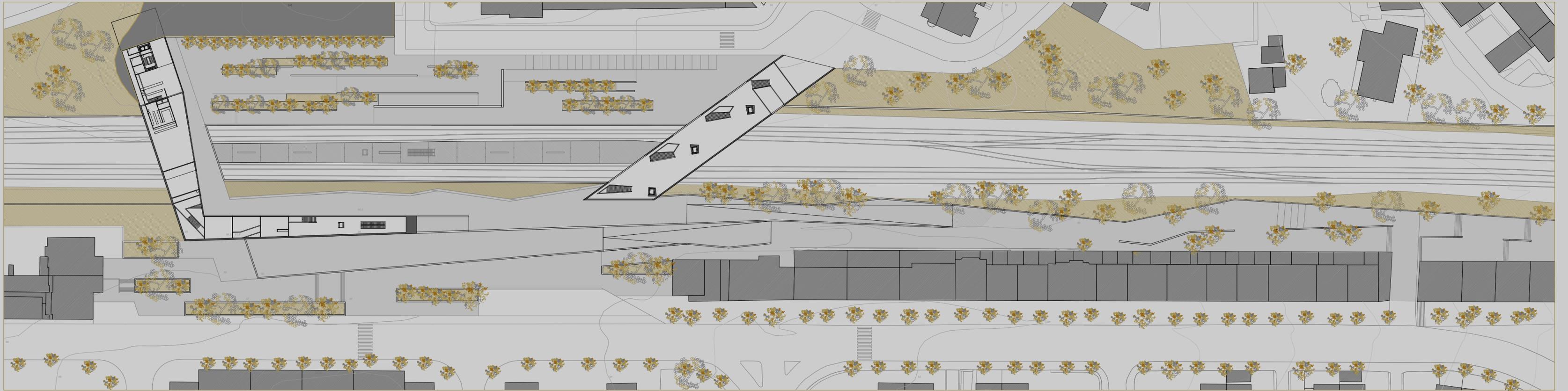
1 - Maquete Estação e hotel em Benfica. Própria Autora.
2 - Maquete Estação e hotel em Benfica. Própria Autora.
3 - Esquema de layers que compõem a estação-hotel. Própria Autora.



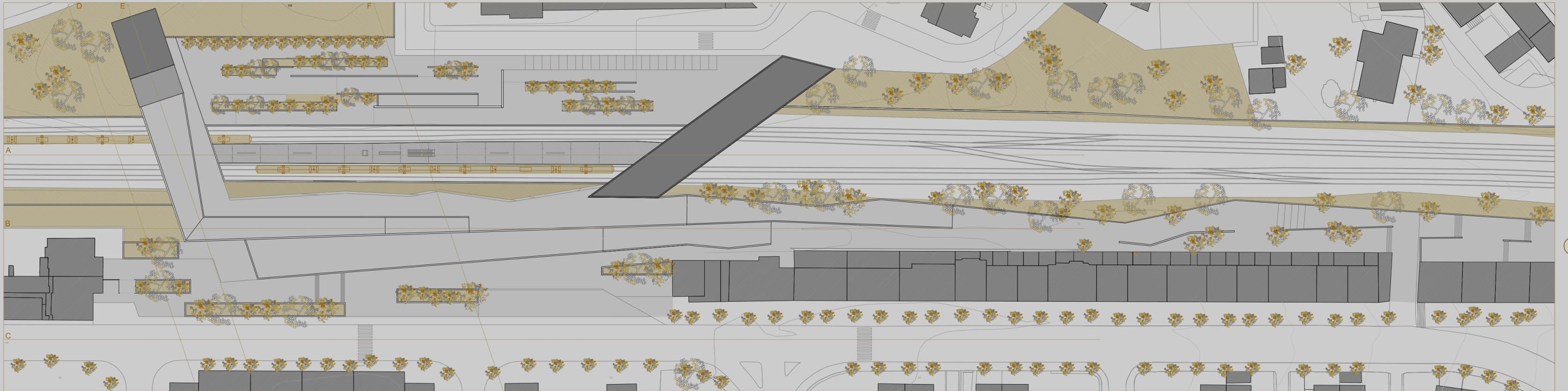
planta cota 86.5



planta cota 92.5



planta cota 98



planta de cobertura



corte pela área comercial_B



perfil norte_A



alçado nascente_D

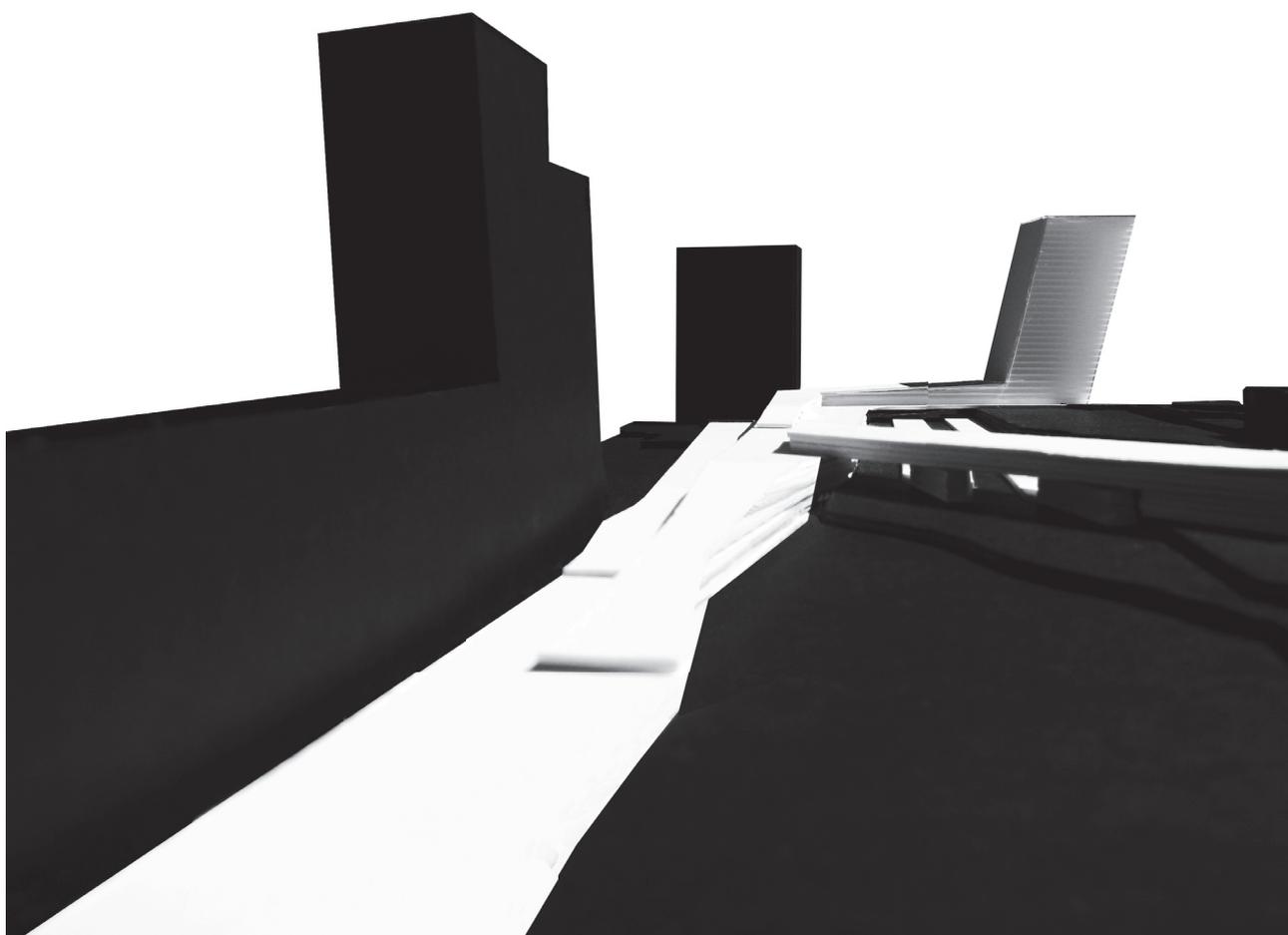


corte transversal pelo hotel_E



corte transversal pela linha de comboios_F

perfis do conjunto escala 1|1000



1
2

1 -Maquete. Própria Autora.
2- Maquete. Própria Autora.

KOVA – FALAGUEIRA **URBANDUTO 6.**

DANIEL BENTO, MIGUEL MARTINS E NICOLE BOLLETTA
MANIFESTO PROJECTUAL

Este urbanduto pretende criar um percurso que prolongue o eixo principal do Bairro da Cova da Moura, através de uma nova Estação Ferroviária e de um Parque Verde, em direcção à mais recente centralidade da Amadora: a Falagueira. Propõe-se, para isso, uma reestruturação urbana que, por um lado, estabeleça uma transição suave entre a zona fabril, a Poente, e a zona maioritariamente habitacional a Nascente; e, por outro, desenvolva conexões clarificadoras com os grandes projectos urbanos em curso na freguesia da Falagueira, da autoria dos ateliers RISCO, Foster & Partners e GB arquitectos – apostas do actual Município da Amadora, em implementação.

Neste sentido, o nosso urbanduto prevê a reestruturação da Estação Ferroviária da Damaia, no sentido de resolver o acentuado desnível entre as suas duas frentes de acesso, bem como o efeito de barreira urbana ali gerado. A estação assume-se, assim, como uma plataforma urbana percorrível, a dois níveis, onde se incluem valências de apoio – bilheteiras, salas de espera, comércio –, com ligação à praça e a um novo terminal de autocarros, ambos situados na frente Norte.

No extremo Poente deste interface propõe-se uma estação terminal para o Metro de Superfície – nova “espinha dorsal” de ligação à Falagueira –, que se prolonga numa avenida-*boulevard*, circundando um novo Parque Verde.

Este extenso espaço aberto é formado por uma sucessão de quadriláteros ajardinados que dinamizam funções ao longo do seu percurso deambulatório. Nele, é proposta a reabilitação de duas estruturas fabris preexistentes, agora adaptadas a Centro Cultural, englobando um Auditório (300 lugares), Biblioteca, Galeria de Exposições e amplas áreas de restauração.

Todo o urbanduto é, deste modo, transformado numa imensa “casa ao ar livre”, inserida num conceito revitalizador e gerador de novas experiências urbanas, entre outros, para os próprios habitantes da Kova.

Texto da proposta de grupo apresentado no Concurso Universidades: Cova da Moura, 30 junho de 2010.
Autoria: Daniel Bento, Miguel Martins e Nicole Bolletta



- 1- Estação da Damaia
- 2- Central de táxis e praça
- 3- Terminal de metro com ligação à estação da Damaia
- 4- Centro cultural
- 5- Linha do metro
- 6- Parque verde urbano

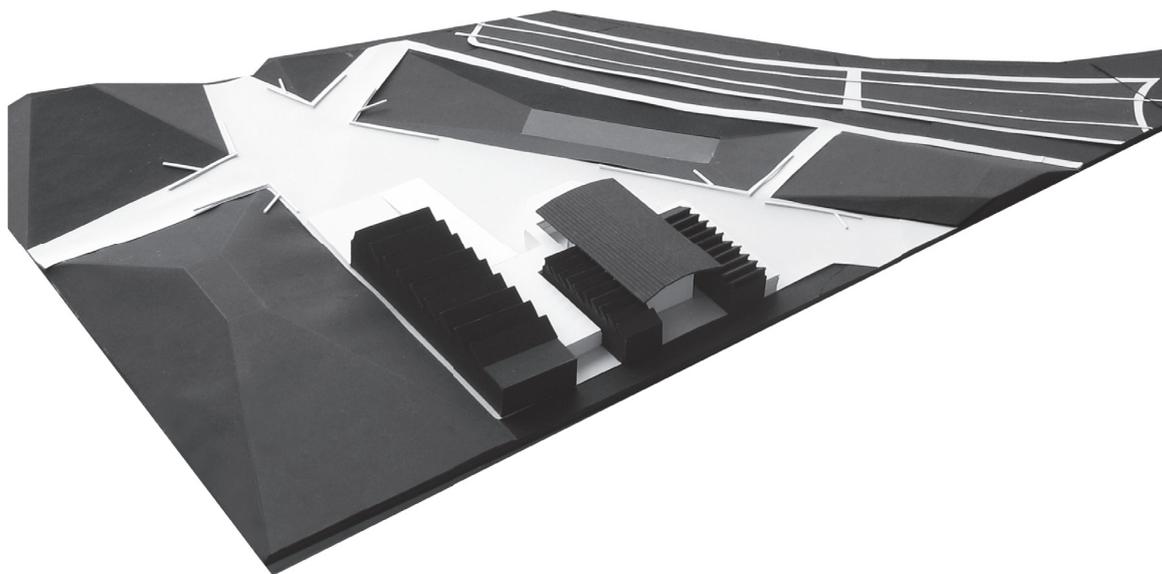
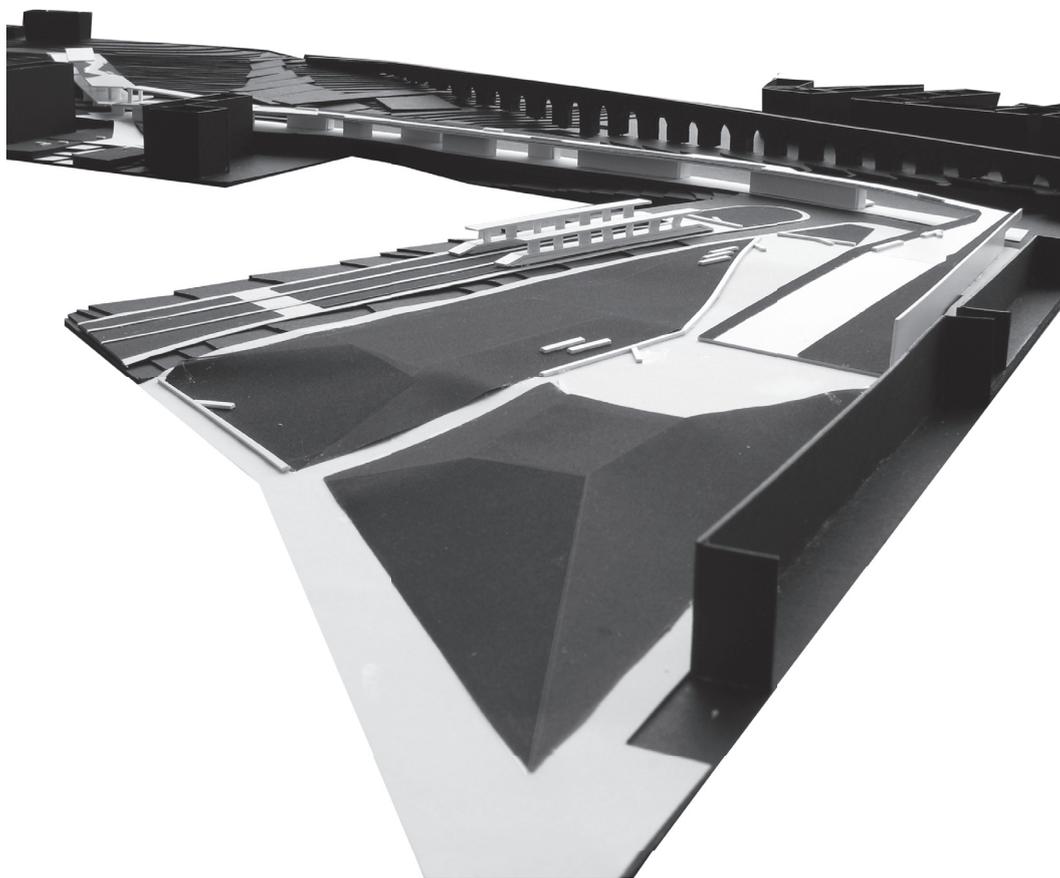
1

2

3

1 - Maquete urbanducto Cova da Moura- Falagueira. Fotografia de Nuno Grande.

2 - Arranjo verde urbano - janeiro 2010. Fotografia de Nuno Grande.



1
2

1 - Maquete da proposta da renovação da Estação de Comboios da Damaia com ligação ao terminal de metro de superfície de ligação à Falagueira. Fotografia Daniel Bento.

2 - Maquete da proposta da reabilitação de duas unidades fabris (obsoletas) num Centro Cultural (auditério com 300 lugares, biblioteca, galerias, e áreas de restauração). Fotografia de Daniel Bento.

KOVA – REBOLEIRA **URBANDUTO 7.**

JOSÉ FERREIRA E JAVIER SANJURJO
MANIFESTO PROJECTUAL

Como melhorar a ligação entre a Cova da Moura e o conjunto urbano, logístico e desportivo da Reboleira? Como conectar a Damaia ao vale industrial da Amadora, ultrapassando a barreira ferroviária?

O urbanduto que propomos tem como objectivo proporcionar essa mobilidade e conexão, estabelecendo novas ligações com a Linha de Sintra, e para além desta. Propõe, assim, uma mobilidade adaptada às necessidades e preferências de cada um, instigando uma “apropriação” livre do seu espaço público.

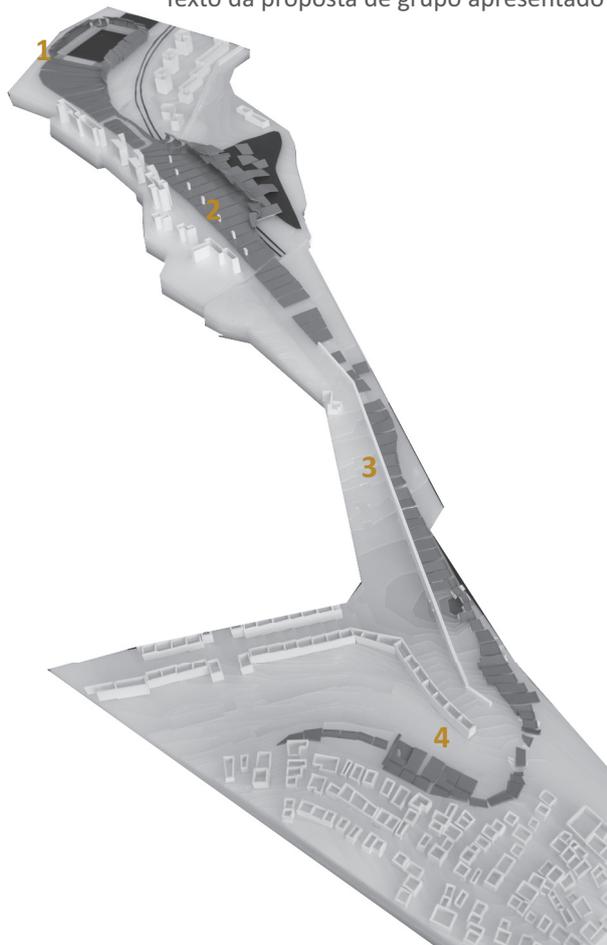
O urbanduto tem início na frente nascente da “Kova” (Rua da Ladeira) e prolonga-se, paralelamente ao sistema subterrâneo do Aqueduto das Águas Livres, até ao núcleo desportivo da Reboleira – Estádio, Campo de Treinos e Piscina – também ele reestruturado de modo a abrir-se, física e socialmente, a todos os estratos desta comunidade.

Esse percurso é marcado por sucessivos elementos modulares de betão (pré-fabricado ou moldado in situ) que se adaptam ao terreno, e às diversas formas dessa “apropriação” – varandas, passeios, rampas, escadas, plataformas para cultivo (hortas urbanas), bancadas, anfiteatros, campos de jogos, pistas para skate –, obtendo-se, assim, o máximo de opções espaciais, com um mínimo de soluções desenhadas.

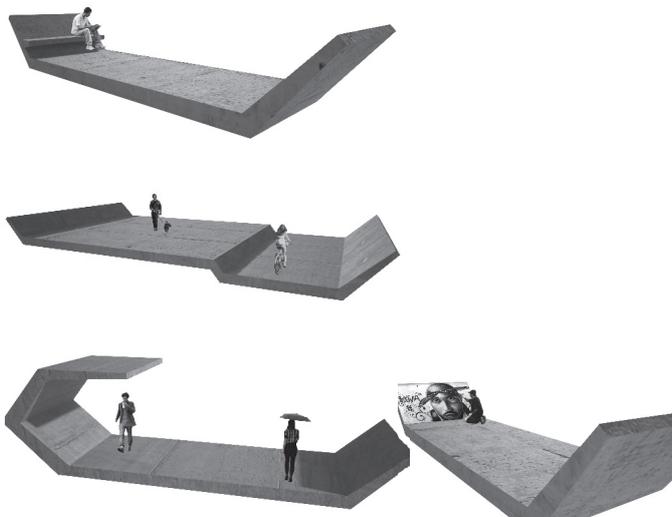
O projecto de reestruturação da Estação Ferroviária da Reboleira é uma aposta central deste urbanduto, agora transformada, de simples “apeadeiro”, num verdadeiro “interface” urbano. Implantada contra o terreno, a estação desenha-se com base em oito cortes distintos – referenciados pelo ritmo de respiradouros que emergem do velho Aqueduto – entre cubos e faixas em betão, “encaixados” como num jogo de “Tetris”. Ligando fluxos e cotas, entre opacidades e transparências, a nova Estação da Reboleira deseja ser uma “cicatriz urbana”, capaz de coser as urbanidades existentes, da “Kova” à Reboleira, da Damaia ao vale da Amadora.

Texto da proposta de grupo apresentado no Concurso Universidades: Cova da Moura, 30 junho de 2010.

Autoria: José Ferreira e Javier Sanjurjo

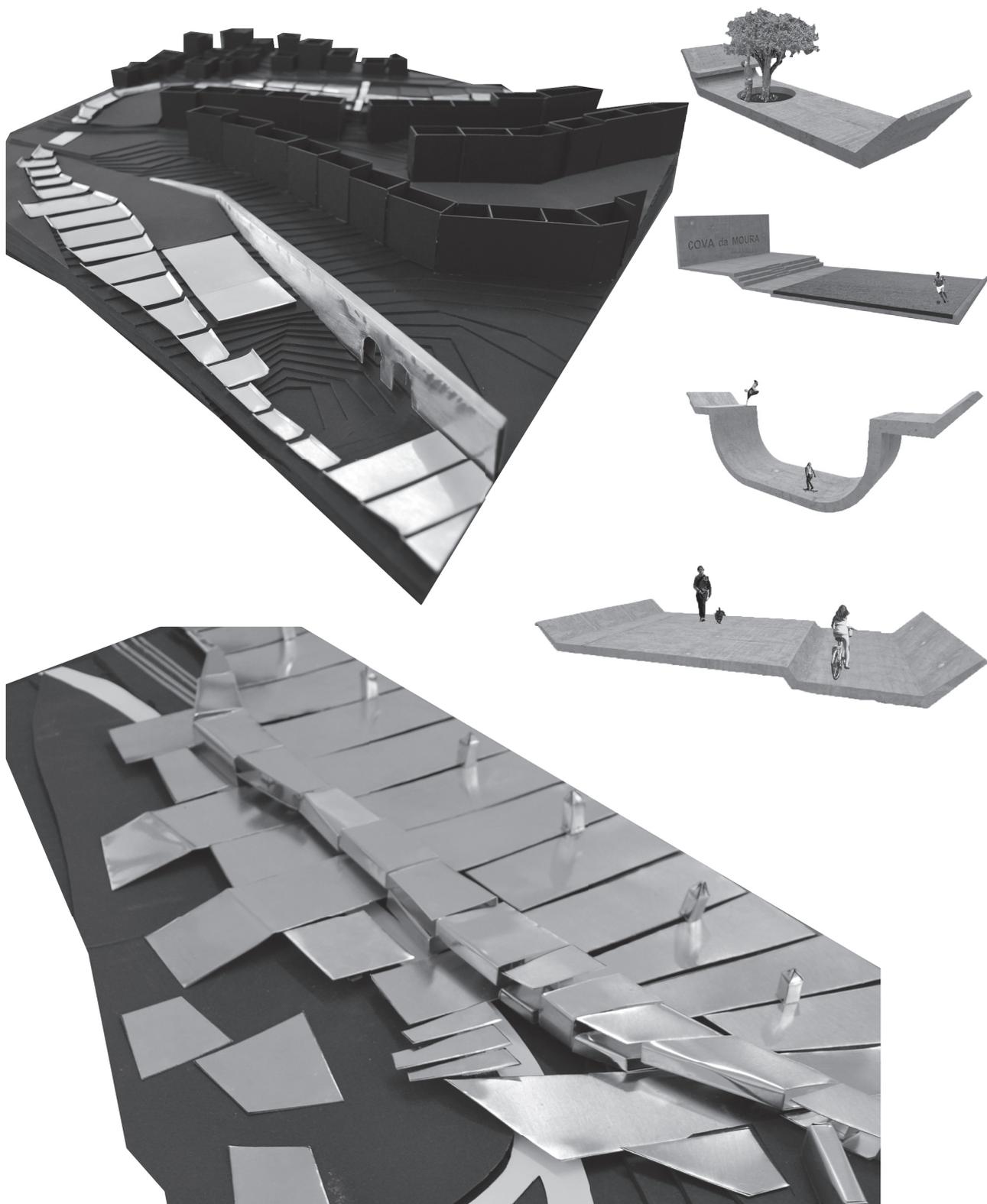


- 1- Estádio José Gomes
- 2 - Estação da Reboleira.
- 3- Percurso urbano junto ao aqueduto
- 4- Passeio urbano na Cova da Moura



- | | |
|---|---|
| 1 | 2 |
| | 3 |
| | 4 |
| | 5 |
| | 6 |

- 1 - Maquete urbanducto Cova da Moura - Reboleira. Fotografia de Nuno Grande.
- 2 - CMaquete da proposta para a renovação do Estádio José Gomes. Fotografia de Nuno Grande.
- 3, 4, 5, 6 - Imagens do “passeio-habitado” pelos diferentes elementos modelares de betão (varandas, passeios, plataformas para cultivo, bancadas, anfiteatros, campos de jogos, pistas para skate). Fotografia de José Ferreira.



1
2

1 - Maquete do passeio urbano entre a Cova da Moura e a Reboleira. A autoria: José Ferreira. Fotografia de José Ferreira.
2 - Maquete da proposta da reabilitação da estação de comboios na Reboleira. A autoria: Javier Sanjurjo. Fotografia de José Ferreira.

